ModellEisenBahner

Magazin für Vorbild und Modell

Nr. 1
Januar 2009
58. Jahrgang

Deutschland 3,90 €
Österreich 4,50 €
Schweiz 7,80 sFr
B/Lux 4,60 €
NL 5,00 €
Frankreich/Italien/
Spanien/Portugal (cont.) 5,25 €



B13411

Werkstatt:

- Exklusiver Start: Modellbaum-Seminar
- Typisch Westfalen: Herrenhaus
- Sächsischer Lokschuppen

Von der Wartburg bis nach Meiningen
150 Jahre Werrabahn

Fischers H0-Heimanlage
Detail-Reich

Leise rieselt der Schnee
Modellwinter in Perfektion

Magier der Nachtfotografie

Blitzlichtgewitter an der Eisenbahn

NEU
GROSSER Mini-Markt

Großer Neuheitentest:

- DB-52 von ROCO
- Württ. Tn von BRAWA
- DB-212 von MODIST in TT
- GP 40 von ATLAS
- 45-ton von BACHMANN
- DB-103 von TILLIG
- Polen-Hechte von BRAWA
- Bockkran von UHLENBROCK
- Lokschuppen von PH-MODELLBAU


NEW ENGLAND CENTRAL
NECR
3848
Frohe Weihnachten
und ein gutes neues Jahr

Inhalt

TITELTHEMA

14 MAGIER DER NACHT
Zauberhafte Welt der Eisenbahn zwischen Tag und Traum, ins Bild gesetzt von Gary Knapp.

VORBILD

Drehscheibe

4 BAHNWELT AKTUELL

24 ZUR NEIGE GEGANGEN
Nach ICE-Ausfällen werden Ersatzgarnituren knapp.

Geschichte und Geschichten

26 DIE UNVOLLENDETE
Seit 150 Jahren gibt es die Werrabahn.

30 SPEISEN AUF REISEN
Auf einer Feldbahn wird im geriatrischen Zentrum in Wien-Lainz das Essen transportiert.

MODELL

Werkstatt

48 AUCH LANDADEL VERPFLICHTET
H0-Nachbau eines ehemaligen Rittergutes mit Wasserschloss: Groß-Engershausen.

51 BASTELTIPPS

52 DIE GRÜNE REVOLUTION
Josh erläutert die Grundlagen seines Modellbaum-Seminars, Teil 1 einer neuen Reihe.

56 HOCH-LAGE
Lokschuppen Jöhstadt, Teil 2: Im Eigenbau geht das Diorama seiner Vollendung entgegen.

Probefahrt

62 ARBEITS-BIENE

63 DER SCHNELLFAHRT-STAR

64 ATLAS-KATZE

65 SZCZUPAK

Unter der Lupe

67 TÜR AUF, TÜR ZU

68 LADE-HILFE

Test

70 NACHLIEFERUNG
BR 52 der DB von Roco in H0.

74 MITTLERE REIFE
Bundesbahn-V100 von Modist in TT.

76 WÜRTTEMBERGISCHES KLEINOD
Die württ. Tn (spätere BR 94.1) von Brawa in H0.

Szene

78 OSTALGIE-WINTER
Irgendwo im H0-Winter in der früheren DDR.

84 VOM FEUERWERK ZUR SONNENBLUME
50 Jahre Busch – Jörg Vallen exklusiv in MEB.

88 ALLES IM KASTEN
Die Uhlenbrock-Intellibox wird zehn Jahre alt, Teil 1.

92 TOLLER FANG
Klaus Fischers H0-Anlage spielt in den Epochen III/IV.

AUSSERDEM

100 Modellbahn aktuell
5 Standpunkt
107 Impressum
33 Bahnpost
36 Güterbahnhof
98 Termine + Treffpunkte
34 Buchtipps
108 Vorschau
97 Internet

92 Mach Betrieb!

Klaus Fischers H0-Segmentanlage hat kein konkretes Vorbild und ist doch ein harmonisches Ganzes.





52 Zurück zu den Wurzeln

Start der Baum-Schule mit Joachim Schulz exklusiv im MEB: Gute Bäume für die Modellbahn entstehen aus natürlichem Material.

14 Gary im Wunderland

Der Aufwand ist nicht klein, aber die Fotografien des Amerikaners Gary Knapp sind märchenhaft.





Titel: GP38-2 in den Farben der Ex-Delaware&Hudson in Westport, NY.
Foto: Gary Knapp

78 Wenn`s draußen wieder schneit...

Zauberhafte Wintermotive boten die Mittelgebirge in der DDR, von denen einige inszeniert werden.





26 Vereint und geteilt

Sie einte Kleinstaaten in Thüringen, nach 1945 wurde sie geteilt: Die Werrabahn Eisenach – Lichtenfels ist 150.

Bahnwelt Aktuell

THÜRINGEN

150 Jahre Werrabahn und „Dampf trifft Kies“

● Ende Oktober und Anfang November stand die Werrabahn im Fokus der Eisenbahnfreunde. Vor allem die Dampflokfraktion kam auf ihre Kosten. Seit der Eröffnung der 130,11 Kilometer langen Werrabahn Eisenach – Coburg am 2. November 1858 sind 150 Jahre vergangen (siehe auch Beitrag ab Seite 26), dies war Anlass, entlang der Strecke zu feiern. Im thüringischen Teil fuhren am ersten Novemberwochenende zwei Sonderzüge. Aus Eisenach kam 41 1144 der IGE „Werrabahn Eisenach e. V.“ und aus Meiningen die 50 3501 des Meininger Dampflokvereins. Beide Züge trafen sich in Bad Salzungen, dort wurden sie zu einem Zug vereint, um dann von beiden Loks bis Meiningen gezogen zu werden. Die Meininger 50 fuhr dann ab Meiningen alleine mit dem sehr gut besetzten Acht-Wagen-Zug weiter bis nach Eisfeld. In nahezu jedem Bahnhof entlang der Strecke wurde der Sonderzug von Musik und historisch gekleideten Gruppen empfangen, wobei den Mitreisenden Essen und Trinken von den Bahnsteigen aus in den Zug gereicht wurde. Ähnlich wurde das Jubiläum auf der fränkischen Seite gefeiert, zwischen Coburg und Sonneberg war 52 8195 der Fränkischen Museumseisenbahn (FME) mit einem aus drei- und vierachsigen Umbauwagen gebildeten Sonderzug unterwegs. Viele Ausstellungen über die Werrabahn in den Orten entlang der Bahn rundeten das gelungene Programm ab.



Der 2500-Tonnen-Kieszug, gezogen von 52 8154 und 52 8075, bei Immelborn



Die Meininger 50 3501 passiert am 2. November 2008 gerade Hildburghausen.

Fotos (3): Gross

Bereits vom 30. Oktober bis 1. November fand auf der Werrabahn die Plandampfveranstaltung „Dampf trifft Kies“ statt. Höhepunkt war ein 2500-Tonnen-Kieszug von Immelborn nach Eisenach, der von drei Loks der Reihe 52.80, 528154 aus Leipzig, der Eisenacher 528075 und 528079 aus Dresden, bespannt wurde. Mit einem Fotozug, gebildet aus einem Pwg und 15 zweiachsigen E-Wagen war am 1. November auch 41 1144 der IGE Eisenach beim Plandampf dabei. Die Veranstaltung bildete auch den Rahmen für den Abschied von einer Legende: Das Hallenser Paradepferd 03 1010 zog am Freitag, 31. Oktober, mit einem Personenzug Meiningen entgegen, nur zwei Tage später liefen die Fristen der 68 Jahre alten Dame ab. Ob sie jemals wieder dampfen wird, steht noch in den Sternen, denn die immensen Kosten für eine erneute Hauptuntersuchung (HU) können die Hallenser Eisenbahner alleine nicht stemmen.



03 1010 ging nach der Veranstaltung im Werratal in den (vorläufigen) Ruhestand.

UMWELTPREIS

Goldene Umweltschiene für UBB-Chef

● Der Bundesverband Führungskräfte Deutsche Bahnen e. V. vergibt jedes Jahr den Preis „Goldene Umweltschiene“. Am 24. Oktober 2008 erhielt der Geschäftsführer der Usedomer Bäderbahn, Jörgen Boße, die begehrte Auszeichnung. Boße wurde für seine Verdienste um einen umweltfreundlichen, kundennahen und modernen Schienen-Personen-Nahverkehr auf Usedom geehrt. Durch sein großes persönliches Engagement habe er die drohende Stilllegung der Usedomer Bäderbahn verhindert. Fuhren 1993 nur noch 260 000 Fahrgäste mit der Inselbahn, so nutzen mittlerweile 3,3 Millionen jährlich das Angebot der 100-prozentigen Bahntochter. Als realisierbare Vision betrachtet Boße die Wiederherstellung der alten Trasse Berlin – Ahlbeck – Heringsdorf, wobei bei Fahrzeiten von deutlich unter zwei Stunden die Insel Usedom wieder zur „Badewanne der Berliner“ werden könnte.

NRW

Abellio verkauft

● Der Nahverkehrsanbieter Abellio aus Essen ist verkauft. Unter mehreren Interessenten setzte sich die „NedRailways B. V.", eine Tochter der niederländischen Staatsbahnen NS, durch. Neben dem Haupteigentümer, der Investmentgesellschat Star Capital Partners Ltd., die 75,2 Prozent besaß, verkauften auch die Stadt Essen und das Management ihre Anteile am Unternehmen an den neuen Eigentümer. Abellio ist Betreiber von Schienen- und Busleistungen.



Nokia ist Geschichte: Die von Abellio betriebene „Nokia-Bahn", RB 46 von Bochum nach Gelsenkirchen, heißt nun „Glückauf-Bahn".VRR und Abellio hatten einen Namenswettbewerb durchgeführt. Der neue Name erinnert an die Bergbau-Tradition der Städte Bochum, Wanne-Eickel (Herne) und Gelsenkirchen. Auch der Haltepunkt Nokia wird in Kürze umbenannt, er bekommt den Namen Bochum-Riemke.

Foto: Henschel

MUSEUMSBAHN

Bergisches Land unter Volldampf

● Am letzten Oktoberwochenende 2008 fand wieder das bekannte Müngstener Brückenfest statt. Eingesetzt waren die Dampfloks 50 3655 der Eisenbahntradition Lengerich, 52 6106 der Vulkaneifelbahn und der VT98 des Fördervereins Schienenbus aus Menden. Dieser pendelte nur zwischen Solingen Hbf und Remscheid-Lennep, während die stets gut besetzten Dampfzüge erstmalig gegenläufig auf der Rundstrecke über Remscheid und Wuppertal unterwegs waren. Einen hervorragenden Ausblick in die herbstliche Landschaft erhielt man beim langsamen Befahren der 170 Meter hohen Müngstener Brücke, die dieses Jahr ihren 111. Geburtstag feiern konnte. Auch wurden wieder Oldtimerbusfahrten in Solingen und Ausstellungen entlang der Strecke angeboten.



Foto: Mann

50 3655 schleicht sich am 25. Oktober 2008 mit lautem Pfeifen aus dem Haltepunkt Schaberg über die Brücke.

Konjunktur für Wunschzettel



Dr. Karlheinz Haucke

Es ist die Zeit, in der Kinder sehnlichst hoffen, dass ihre Wunschzettel das Christkind erreichen und zumindest einige ihrer Wünsche auch erhört werden. Übrigens längst nicht nur solche materieller Art, die in Form schön verpackter Gaben unterm Weihnachtsbaum aufs Auspacken warten.

Dass diverse Spitzenmanager erst auspacken, um dann einpacken zu können, würde ebenfalls in diese Zeit passen. Doch das ist nicht vorgesehen. Stattdessen haben auch sie ihre Wunschzettel, die sie statt dem Staat an Knecht Ruprecht schicken sollten.

In der Modellbahnbranche hat sich das noch nicht herumgesprochen. Da ist noch der Gang zum Konkursrichter üblich. Nach Klein Modellbahn in Österreich hat´s nun auch die Slowenen erwischt: Mehano droht die Schließung zum Jahresende. Das wird in China aufmerksam registriert, wo ohnehin derzeit eine branchenspezifische Kräfteumverteilung stattfindet.

So oder so, wir leben in spannenden Zeiten, wo sich gar manches als Muster ohne Wert erweist. Da tut es gerade jetzt vor den Festtagen gut, festzuhalten, dass es auch Beständigkeit im Wandel und daraus resultierend positive Entwicklung geben kann.

Unser MODELLEISENBAHNER ist ein gutes Beispiel: 15 Hefte und diesmal sogar drei DVDs (siehe Sonderheft „Die Schwarzwaldbahn") zum unveränderten Preis von 62 Euro fürs Große Abo sind allein Ihr Verdienst, liebe Leserinnen und Leser, denn Sie, unsere treuesten Abonnenten, sorgen für unseren gemeinsamen Erfolg.

Dafür möchte ich Ihnen im Namen des gesamten MEB-Teams danken und wünsche Ihnen frohe Weihnachten und ein gutes Neues Jahr!

BAHNWELT AKTUELL



Foto: Henschel

„Endlich! Baureihenzulassung ET 422 liegt vor!", titelte die „RegioNews", das Hausblatt von DB Regio NRW, am 13. November 2008. Das klingt, als sei dort jemandem ein Stein vom Herzen gefallen.Wenigstens die neuen S-Bahnzüge für NRW erhielten rechtzeitig vor dem Fahrplanwechsel ihre Zulassung. Die ersten Garnituren gingen umgehend in den Planbetrieb.

ÖSTERREICH

Salzburg Hbf wird umgebaut

● Jahrelang wurde diskutiert und geplant, nun ist es soweit: Der Hauptbahnhof der Mozartstadt wird zum neuen ÖBB-Aushängeschild und nicht nur für Bahnkunden um einiges besser. Die Verkehrsstation hatte lange Zeit die Funktion eines Grenzbahnhofes in Richtung Deutschland und wurde daher als kombinierter Durchgangs- und Inselbahnhof angelegt. Mit einem Investitionsvolumen von 270 Millionen Euro wird in der Festspielstadt Salzburg eine einzigartige Verkehrsstation als vollständiger Durchgangsbahnhof entstehen. Kennzeichen sollen dabei sein: Kurze Wege, barrierefreies Umsteigen, optimale Fahrgastinformation, eine zentrale Passage mit Einkaufsmöglichkeiten sowie ein einzigartiges architektonisches Konzept mit der Integration von denkmalgeschützten historischen Bauteilen. Die Planungen für den neuen Bahnhof wurden in enger Abstimmung mit dem Denkmalamt durchgeführt. Das Hauptgebäude mit der Eingangshalle stammt aus dem Jahr 1860, die Eisenhalle am Mittelbahnsteig von 1909. Beide für den Salzburger Bahnhof charakteristischen historischen Bauteile sollen fester Bestandteil im neuen architektonischen Gesamtkonzept sein. Mit vier neuen Bahnsteiginseln und insgesamt neun Bahnsteigen wird Salzburg zu einem bedeutenden österreichischen und europäischen Taktknoten im Bahnverkehr. Der Teilbetrieb des neuen Bahnhofes erfolgt 2012, der neue Kundenbereich wird 2013 komplett in Betrieb genommen.



Foto: Lindner

Schmuck sieht sie aus! Am 13. November 2008 begegnete die frisch lackierte 212 274 (li.) der im Rangierdienst stehenden 294 798 am Ablaufberg in Weil am Rhein. Aktuell sind 212 232 und 212 317 für den Einsatz im Birsfelder Hafen in Basel an SBB Cargo ausgeliehen. 212 274-5 soll als Reserve in Weil am Rhein stehen.

Zwischenhalt

■ **Ab Dezember 2008** ziehen die ÖBB-Tauri der Reihe 1216 planmäßig die Eurocity-Züge Wien – Prag – Dresden und Budweis – Salzburg/Linz. Dafür sind acht Loks vorgesehen. Seit November wurden tschechische Lokführer auf den Strecken Prag – Dresden und Prag – Brünn geschult.

■ **Zwischen St. Petersburg und Helsinki** sollen demnächst Pendolino-Züge von Alstom rollen. Dazu wil das russisch-finnische Joint-Venture Oy Karelian Trans vier Garnituren bestellen. Züge dieses Typs setzt Finnland bereits im Binnenverkehr ein.

■ **Der Chemnitzer Hauptbahnhof** soll vom Jahre 2009 an modernisiert werden. Dazu wurde am 7. November der erste Spatenstich getätigt. Bis 2013 sollen 19 Kilometer Bahnkörper und Gleise sowie 21 Kilometer Oberleitung erneuert, dazu 41 Weichen neu eingebaut werden. Schwerpunkt ist die Inbetriebnahme eines EStW.

■ **Der Hochgeschwindigkeitszug Thalys** ist auf der Railway Interieurs Expo in Amsterdam mit dem Award für die beste Zugmodernisierung ausgezeichnet worden.

■ **In München Hbf** hat am 2. November ein ICE bei seiner Bereitstellung den Prellbock an Gleis 15 angefahren. Verletzt wurde niemand, der Sachschaden beträgt rund 100 000 Euro. Die Reisenden traten ihre Fahrt mit einem Ersatzzug und 40 Minuten Verspätung an.

■ **Ab Sommer 2009** soll es eine neue Autozug-Verbindung geben: Die in Berlin, Hamburg, Frankfurt und Düsseldorf startenden Zugteile haben das Ziel Triest.

■ **Kein Karnevalsscherz:** Ein Tag vor dem 11.11. versagten bei einem Güterzug der RWE Power die Bremsen. Die beiden Lokführer konnten abspringen, der Zug fuhr mit 70 km/h durch eine Lagerhalle und deren Rolltor, ehe er an einer Brandschutzmauer zum Stehen kam.

■ **Auf dem Brenner** wurden von Januar bis Oktober 2008 11 300 Lkw-Fahrten weniger gezählt als im Vergleichszeitraum 2007. Dies sei laut ÖBB auch auf die erfolgreiche Präsenz der rollenden Landstraße der ÖBB-Tochter Ökombi GmbH zurückzuführen.

■ **Die DB AG** will bis 2013 Schüttgutwagen der Bauarten F und T beschaffen. Dazu hat die Bahn drei Lose in einer Rahmenverein-

PRIVATBAHN

Di 6 erhält zweite Chance in Norwegen

● Am 4. Oktober 2008 wurden die beiden dieselelektrischen Loks DE 2700-04 und DE 2700-09 des Vossloh-MaK-Typs Di 6 zu Tests nach Norwegen überführt. Die zum Vossloh-Lokpool gehörenden Di 6 werden in den nächsten Wochen durch das norwegische Unternehmen CargoLink A/S vor Autoganzzügen eingesetzt. Abhängig vom Testverlauf besteht die Option zum Kauf von insgesamt sechs Di 6. Die 1996 mit einer Stückzahl von zwölf Loks ursprünglich für die Norges Statsbahner (NSB) in Kiel bei Siemens gebauten Di 6 erhalten somit nach ihrem 1997 verpatzten Debüt, als Ersatz für die Nohab-Rundnasen der Baureihe Di 3, eine neue Chance, ihre Leistungsfähigkeit unter den klimatischen Bedingungen unter Beweis zu stellen. Der erste Norwegenaufenthalt der Di 6 wurde von zahlreichen Pannen begleitet, die letztendlich dazu führten, dass die NSB den Kaufvertrag 1998 trotz vorheriger Abnahme von elf Di 6 stornierte. Die Loks kehrten nach Deutschland zurück und bildeten als ME26 den Grundstock für den Siemens-Lokpool „Dispolok". Vossloh erwarb die Loks 2003, um sie nach erneuter Überarbeitung als MaK DE 2700 an die Nord-Ostsee-Bahn (NOB) für den Personenverkehr auf der Marschbahn zu vermieten. Dort kam es in der Anfangsphase zu Zwischenfällen im Betriebsablauf, die die Di 6 erneut in die Negativ-Schlagzeilen brachten. Mittlerweile bestimmen die Siemens-ER 20 „Hercules" das Betriebsgeschehen bei der NOB. Mit DE 2700-04 (Ex-Di 6.664) und DE 2700-09 (Ex-Di 6.669) kehrten die beiden interessantesten Maschinen nach Norwegen zurück. Die Ex-Di 6.664 wurde aufgrund eines Brandschadens als einzige nicht von der NSB abgenommen. Sie war danach Versuchslok für Umbaumaßnahmen und Prototyp für die Di 6-Deutschland-Zulassung. Die Ex-Di 6.669 wurde von der NOB bereits vor der Übernahme des Marschbahnbetriebes zu Schulungszwecken ab 2005 im Planverkehr vor dem FLEX zwischen Hamburg und Padborg/DK eingesetzt und machte dabei als Werbelok auf die „Vossloh Technik auf der Marschbahn ab Dezember 2005" aufmerksam.



Foto: Krause

Die Werbelok DE 2700-09 bespannt am 17. Dezember 2005 wenige Tage nach der Übernahme des Marschbahnverkehrs durch die NOB in Niebüll den Zug NOB 80594 nach Westerland.

barung über mindestens 165 und bis zu 700 Wagen ausgeschrieben.

■ **An den Doppelstocktriebzügen** der S-Bahn Zürich tauscht die SBB die Federungen aus. Die Fahrzeuge, ausgeliefert ab 2005, fielen durch immer schlechteren Fahrkomfort schon früh auf.

■ **Die Rügensche Bäderbahn** übernahm Ende Oktober 2008 Lok 7 der Mansfelder Bergwerksbahn. Damit können aus Sachsen ausgeliehene Loks zurückgegeben und der Lokbestand stabilisiert werden.

■ **Die Litauische Staatsbahn** Lietuvos Gelezinkiai hat weitere zehn Maschinen der Reihe ER 20 CF (Euro-Runner) bei Siemens Mobility in Auftrag gegeben.

■ **In Sachsen** gibt es seit Ende Oktober eine „Dampfbahn-Route Sächsische Schmalspurbahnen". Museen, Hotels, Pensionen, Gaststätten, Vereine und weitere Interessenten können ihre Angebote unter der neuen Dachmarke bewerben. Diese ist eine Initiative des Vereins zur Förderung Sächsischer Schmalspurbahnen (VSSB).

■ **Der Großraum um Paris** führt ab Dezember 2008 erstmals vertaktete Fahrpläne im Nah- und Fernverkehr ein.

MUSEUMSBAHN

Preußenfest im Bayernland

● Rund um Mühldorf fand vom 17. bis zum 20. Oktober 2008 eine Fotozugveranstaltung mit authentischen Fotopersonen- und güterzügen statt. Motto waren die 1960er-Jahre, als preußische Dampfloks der Baureihen P 8 und G 10 noch vielerorts das Bild des Eisenbahnverkehrs prägten. Als P 8 fungierte die ÖGEG-Lok 638.1301, ein P 8-Nachbau aus Rumänien von 1935, die zwar nie eine DR(G)-Nummer trug, der aber als Erinnerung an die lange in Mühldorf stationierte 38 3101 vorübergehend diese Bundesbahnnummer gegeben wurde. Sie verkehrte mit einer Garnitur aus Umbauwagen und Donnerbüchsen. Die G 10 besitzt die Nummer 572770 und verkehrte hauptsächlich mit einem gemischten 15-Wagen-Güterzug mit gedeckten sowie Kessel-, Flach-, E- und Zementwagen. Am Samstag früh verkehrte sogar ein planmäßiger Ganzzug mit Kalkkübelwagen von Mühldorf nach Garching mit Grenzlast für die 57.



Foto: Fritz

An einem goldenen Herbsttag passiert der gemischte Güterzug mit 57 2770 am 18. Oktober 2008 den Alzkanal zwischen Garching und Trostberg bei Kaltenbrunn.

Bahnwelt Aktuell



Fragezeichen

Sind Sie ein Eisenbahn-Kenner? Wer das Fragezeichen dieses Monats beantwortet, kann eine von 20 DVDs gewinnen.



Foto: Weigel

Die Erinnerung an die Preßnitztalbahn wird seit 20 Jahren von einer Interessengemeinschaft (IG) selben Namens wach gehalten. Die seit 2000 in ihrer heutigen Länge betriebene Museumsbahn gehört zu den bekanntesten in Deutschland. Da eine Museumsbahn andere Anforderungen stellt als der Regelbetrieb, musste die Abstellung und Wartung der Fahrzeuge neu organisiert werden. Deshalb errichtete die IG eine Fahrzeughalle nach modernsten Gesichtspunkten. Diese war und ist auch Kulisse für spektakuläre Ereignisse wie das IVK-Treffen Anfang Oktober 2008. Von insgesamt 14 IVK sind auf dem Bild immerhin 13 zu sehen. Wir wollen von Ihnen wissen, wo genau die Fahrzeughalle steht (Ort und Ortsteil) und wann sie ihrer Bestimmung übergeben wurde?

Schicken Sie die richtige Lösung bitte bis zum 15. Januar 2009 auf einer Postkarte an den MODELLEISENBAHNER, Stichwort Fragezeichen, Biberacher Straße 94, 88339 Bad Waldsee oder per E-Mail an fragezeichen@modelleisenbahner.de. Unter allen richtigen Einsendungen werden 20 DVDs aus der Riogrande-Videothek verlost. Der Rechtsweg ist wie immer ausgeschlossen, die Gewinner werden schriftlich benachrichtigt. Die richtige Antwort zur Frage im Novemberheft lautete: „Mitteldeutsche Eisenbahn GmbH". Gewonnen haben: Mehlhorn, Peter, 15366 Hoppegarten; Pögelt, Sandra, 09111 Chemnitz; Demmler, Matthias, 08352 Markersbach; Lode, Jörg, 39116 Magdeburg; Roessler, Bernd, 87600 Kaufbeuren; Koernke, Karl Heinz, 23970 Wismar; Schreyer, Hendrik, 08468 Reichenbach; Bremehr, Gisela, 33378 Rh.-Wiedenbrück; Thomas, Hans-Jürgen, 01139 Dresden; Klemenz, Reinhard, 65187 Wiesbaden; Vesely, Werner, 42651 Solingen; Bauer, Stefan, 80335 München; Sanders, Wilfried, 26954 Nordenham; Kunze, Tobias, 72762 Reutlingen; Hansen, Harald, 22523 Hamburg; Hubert, Raimund, 84489 Burghausen; Ponikau, Frank, 09394 Hohndorf; Vogelsang, Thorsten, 45527 Hattingen; Valken, A.P.K., NL 1112 N 17 Diemen; Fahrni, Stefan, CH-3302 Moosseedorf.

NAHVERKEHR

Hamburger S-Bahn mit Problemen

Die Hamburger S-Bahn wollte am 10. November 2008 mit dem Probebetrieb für die neue Flughafen-S-Bahn beginnen. Gleich am ersten Tag kam es auf der neuen Strecke zu einer Panne: Eine Datenleitung wurde bei Bauarbeiten beschädigt, der Probebetrieb musste ausfallen. Am 11. November lief dann der Probetrieb an, doch dieser hatte es in sich. Verspätungen aus dem S-Bahn-Netz übertrugen sich auf den Probebetrieb und der Probebetrieb sorgte für weitere Verspätungen im S-Bahn-Netz. Einen Tag später, am 12. November, musste die Hamburger S-Bahn auf Anordnung des Eisenbahn-Bundesamtes (EBA) den Betrieb zwischen Wilhelmsburg und Harburg Rathaus einstellen. Bei einer Prüffahrt wurden „Oberflächenfehler an den Weichenzungen" festgestellt. Das EBA forderte die Bahn zu einer Stellungnahme auf. Diese soll nicht erfolgt sein, worauf das EBA die sofortige Betriebseinstellung anordnete. Die Bahn sprach offiziell von einer Weichenstörung. Es mussten Busse eingesetzt werden und Fahrgäste wurden auf den Regional- und Fernverkehr verwiesen. Fahrgäste ließen ihrem Unmut über die Hamburger S-Bahn freien Lauf: Sie bemängelten viele Verspätungen, Zugausfälle (besonders nach Stade), einen schlechten Kundenservice, verschmutzte Züge und vieles mehr. Beim Hamburger Verkehrsverbund hielt man sich bedeckt. Man wünsche sich aber, dass DB Netz sich mehr um das Schienennetz kümmere und DB Station und Service mehr für die Bahnhöfe tue.

TESTFAHRTEN

Seltener Gast

● Die belgische Gleichspannungs-E-Lok SNCB-2706 sollte Anfang November Oberleitungmessfahrten im Raum Aachen durchführen und wurde zu diesem Zweck mit einem Messstromabnehmer ausgerüstet. Auf der mit Gleichstom (3000 Volt) betriebenen Strecke Aachen Hbf – Landesgrenze (KBS 480) soll im Zusammenhang mit weiteren Infrastrukturverbesserungen, nach bereits erfolgter Inbetriebnahme der zweiten Tunnelröhre des Buschtunnels, die Streckenhöchstgeschwindigkeit auf 160 km/h zum Fahrplanwechsel 2008/09 angehoben werden.



Foto: Mike Heger

Am 8. November 2008 überführte DBAG-114501 die SNCB-2706 mit den Messwagen als 95277 von Aachen Rothe Erde nach München-Milbertshofen zum DB-Forschungs- und -Technologiezentrum und kam dabei durch Maintal bei Frankfurt(M). Am 14. November 2008 erfolgte die Rückführung des Triebfahrzeuges in die belgische Heimat.

SCHWEIZ

Die Rote Brücke von Bern

● Es war am 15. November 1858, als die legendäre zweispurige Rote Brücke über die Aare ins Zentrum Berns für den Bahnverkehr freigegeben und somit die Bahnverbindung aus Zürich durchgehend befahren werden konnte. Mit selbem Datum, jedoch genau 150 Jahre später, luden die SBB zur großen Zeitreise von Zürich nach Bern ein, deren Höhepunkt ein grandioses Feuerwerk über dem heutigen, vierspurigen Eisenbahnviadukt war. Begrüßt von SBB-CEO Andreas Meyer und Zürichs Stadtpräsident Elmar Ledergerber bestieg die prominente Gästeschar aus Politik und Bahnkreisen in Zürich den Extrazug mit der Dampflok A 3/5 705 und vier historischen Wagen in Richtung Brugg. Die dort wartende Ae 3/6 II 10439 übernahm den Zug bis Olten. Ab Olten ging es zeitgemäß weiter mit Re 460023 und Salonwagen, vorerst nach Burgdorf zur symbolischen Taufe mehrerer Fahrzeuge. Am Ziel angekommen hieß der mitgereiste Berner Stadtpräsident Alexander Tschäppät mit einer launigen Rede über Berns Brücken die Reiseschar in der Bundeshauptstadt willkommen. Die damalige Rote Brücke, eine Eisenkonstruktion, erhielt ihren Namen wegen ihres vor Rost schützenden MennigeAnstrichs. Im April 1856 begann die Montage, am 25. August 1858 konnte der untere Teil der ersten Hochbrücke Berns für den Wagen- und Fußgängerverkehr freigegeben werden. Ab November konnten auch die ersten Züge der Schweizerischen Centralbahn aus Zürich nach fünf Stunden 47 Minuten in Bern einfahren. Davor musste im Wylerfeld auf Pferdekutschen umgestiegen und über Umwege Berns Zentrum auf der Aarehalbinsel erreicht werden. Übrigens: Heute dauert die Reise nicht mehr ganz eine Stunde.

Eisenbahnbrücke mit roter Beleuchtung am 15. November 2008



Foto: Armin Schmutz

Bahnwelt Aktuell

ÖSTERREICH

Messfahrten mit Schiebewandwagen

Um gedeckte Großraum-Güterwagen noch mehr belasten zu können, wurde ein Schiebewandwagen mit zwei neuen Drehgestellen „TVP 2007" mit Kreuzankerkupplung für Versuchszwecke ausgerüstet. Bei der Firma Zellstoff Pöls AG konnte der Waggon auf ein Gesamtgewicht von 100 Tonnen mit „Units" Zellstoffballen beladen werden. Anschließend wurden bei Messfahrten die Laufeigenschaften mit Geschwindigkeiten von 120 km/h auf elektrifizierten Strecken getestet. Von und nach Pöls musste der mit Kabeln verbundenen Messeinheit eine Diesellok der Reihe 2016 vorgespannt werden.



Foto: Haslebner

Dieselvorspann 2016.086, E-Lok 1014.013, Messwagen, Güterwagen und E-Lok 1014.010 am 29. Oktober 2008 im Werksgelände der Zellstoff Pöls AG.

DB AG

Erstmals elektrisch nach Lübeck

Der Strom auf der Strecke Hamburg-Lübeck sollte schon viel früher eingeschaltet werden. Am 18. November 2008 war es dann aber endlich so weit. Die ÖBB-1116.257 fuhr mehrmals mit einem Messwagen zwischen Hamburg und Lübeck. Im Planbetrieb sollen demnächst die RE-Züge mit der Baureihe 112 und die RB-Züge mit der Baureihe 143 gefahren werden. In der Tagesrandlage fährt dann erstmals ein elektrischer ICE täglich nach Lübeck.



Foto: Brüggemann

Bei strömendem Regen passierte der ÖBB-Taurus den Bahnhof Ahrensburg. Der Zug pendelte mehrmals zwischen Hamburg Hbf und Lübeck Hbf.

Der Schwellenleger

Stille Wasser sind – flach

Mit übertriebener Fachkompetenz hat keiner der Verkehrsminister seit 1990 geglänzt, vielleicht mit Ausnahme Kurt Bodewigs. Der ständige Wechsel in den letzten zehn Jahren mit fünf Ministern trägt auch nicht zu Kontinuität bei. Und jetzt: Tiefensee, Wolfgang, zuvor Beigeordneter und OB in Leipzig. Seine Staatssekretäre und Abteilungsleiter informieren ihn schlecht oder hintergehen ihn und er lässt sich von DB-Chef Hartmut Mehdorn an der Nase herumführen. In beiden Fällen unternimmt Tiefensee nichts. Jüngstes Beispiel der ministerlichen Überforderung war die Peinlichkeit um die Zusatz-Boni für die Bahnvorstände, bei denen der Minster einräumen musste, schon früher von den Plänen gewusst zu haben. In den eigenen Reihen umstritten, verlangt die Opposition zu Recht seine Entlassung. Und manche Mitarbeiter sprechen schon lange nur noch von – Flachtümpel.

SACHSEN

Verladung Werbe-Lok

Seit dem 29. Oktober 2008 wirbt eine neue Kleindiesellok für das Sächsische Eisenbahnmuseum in Chemnitz-Hilbersdorf. Die ehemalige Werkslok des VEB NARVA in Brand-Erbisdorf wurde an der Frankenberger Straße an der Straßenzufahrt zum Museum aufgestellt.



Foto: Seraphin

Am 28. Oktober 2008 wird die Lok von einem Kran der Berufsfeuerwehr Chemnitz auf den Culemeyer-Tieflader gehoben, um einen Tag später auf das vorbereitete Gleisstück gesetzt zu werden.

INDUSTRIE

Erster „Velaro RUS“ verschifft

● Im Eisenbahnfährhafen Sassnitz-Mukran wurde am 13. November 2008 der erste von insgesamt acht Hochgeschwindigkeitszügen für die russische Eisenbahngesellschaft RZD verschifft. Die Eisenbahnfähre „Vilnius" beförderte den Zug zunächst nach Baltisk. Dort wurde er per Fähre weiter in den russischen Ostseehafen Ust Luga überführt. Mit dem Transport über die Ostsee beauftragte Siemens DB Schenker. Sassnitz-Mukran verfügt als einziger Eisenbahnfährhafen in Mitteleuropa über Gleise mit russischer Breitspur (1520 Millimeter), für die auch der Velaro RUS konzipiert ist. Auch die Fähre „Vilnius" ist mit russischer Breitspur ausgelegt. Die Anlieferung der acht Züge aus dem Siemens-Werk in Krefeld-Uerdingen nach Sassnitz-Mukran erfolgt per Spezialtransport auf der Straße. Im Fährhafen werden die Wagen auf die Gleise gesetzt. Der Zug wird dann in zwei Teilen parallel in den Frachtraum der Fähre verladen, um das Gewicht von rund 625 Tonnen gleichmäßig zu verteilen. Die Auslieferung aller Einheiten soll bis 2010 abgeschlossen sein. Ab Ende 2009 sollen die Züge Moskau und St. Petersburg miteinander verbinden und dabei eine Höchstgeschwindigkeit von 250 km/h erreichen.


Foto: Schumann

Verladung des ersten russischen Hochgeschwindigkeitszuges „Verlaro Rus“ in Sassnitz-Mukran.

DB REGIO

Probleme mit Lirex

● Nach wie vor keine Zulassung hat der Coradia Lirex Continental, der als Fugger-Express zum Fahrplanwechsel mit S-Bahn-ähnlichen Nahverkehrsleistungen im Großraum Augsburg starten sollte. Das Eisenbahn-Bundesamt hatte ein Bewegungsverbot erlassen, DB Regio musste daraufhin auch die Ausbildung der Lokführer unterbrechen. Lediglich bei Messfahrten im Rahmen des Zulassungsverfahrens dürfen die Triebzüge noch selbstständig fahren. Mittlerweile wurde ein Ersatzfahrplan entwickelt, in dem die Baureihen 425, 111 mit Doppelstockwagen sowie 110 mit Silberlingen zum Einsatz kommen sollen.

Zeitreise



Als der Kleinbahnzug noch vor der Gaststätte hielt, war die Welt Ostpreußens noch in Ordnung.

Detektivarbeit

■ **Man glaubt kaum, dass es sich bei den beiden Aufnahmen um denselben Ort handelt, und es erfordert genaues Hinsehen, um dies zu beweisen. Wir befinden uns in Ostpreußen in Klein Schönau, das heute Oktjabrskoje heißt, zwischen Tapiau und Friedland. Auf dem Bild aus heutiger Zeit ist rechts die Einfahrt zum ehemaligen Gasthof zu sehen. Vor dem Wartehäuschen kann man eine kleine Erhebung erkennen, Reste der Stützmauer, auf der der Kleinbahnzug stand. Auf dem historischen Bild ist links ein Wegweiser zu sehen. Heute zweigt dort nach wie vor ein Feldweg ab und dies ist die einzige Kreuzung weit und breit. Der untrügliche Beweis ist die Kirchturmruine. Die Kirche Klein Schönaus war laut altem Ortsplan genau so weit vom ehemaligen Gasthof und vom Haltepunkt entfernt! Die Strecke von Tapiau nach Friedland gehörte zu den Wehlau-Friedländer Kreisbahnen, die 1898 gegründet und 1924 in die Insterburger Kleinbahn-AG eingegliedert wurden.**

Fotos: Slg. Schumacher/Schumacher



Vom ostpreußischen Kleinbahnidyll ist nichts mehr übrig. Links erkennt man die Kirchenruine.



Foto: Dollinger

Der italienische Fahrzeughersteller „AnsaldoBreda" hat wieder einen IC4-Zug für die dänische Staatsbahn fertiggestellt. Dieser wurde am 19. November 2008 überführt. Gezogen von 189 908, die noch den Dispolok-Anstrich tragen darf, passiert der Zug gerade Mattenmühle in der Nähe von Treuchtlingen.

FERNVERKEHR

Schulungsfahrten mit BR 101

Mit dem Fahrplanwechsel am 14. Dezember 2008 gibt es eine neue IC-Verbindung von Graz (über Bischofshofen, Salzburg, Rosenheim, München und Stuttgart) nach Frankfurt (EC 318) beziehungsweise Saarbrücken (EC 316) und retour. Als Triebfahrzeug soll die Baureihe 101 der DB AG im Wendezugbetrieb mit Steuerwagen zum Einsatz kommen. Mit der Reihe 101 und dem Steuerwagen fanden nun in den vergangenen Wochen Schulungsfahrten für die österreichischen Triebfahrzeugführer aus Graz und Selzthal statt.



Foto: Haslebner

101 004 mit Steuerwagen als Zug 95771 in Leoben am 29. September 2008.

TOP und FLOP

TOP: Auch Bayern mit Kursbuch

Neben Baden-Württemberg hat auch das benachbarte Bayern im kommenden Jahr ein eigenes Kursbuch aufgelegt. Es erschien Anfang Dezember, kostet fünf Euro und ist an allen Fahrkartenschaltern, Buchhandlungen und sonstigen Bezugsquellen des bisherigen Kursbuchs erhältlich. Das Fahrplanbuch ist in Weiß-Blau gehalten, hat das Format A4 und wird herausgegeben von der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG) in Zusammenarbeit mit dem Fahrgastverband Pro Bahn.

FLOP: Besuchsverbot

Das DB-Museum erteilte am 17. November 2008 dem Verein Rendsburger Eisenbahnfreunde (REF) ein Verbot, Besuchern künftig die Besichtigung der Fahrzeugsammlung im Bw Neumünster zu gestatten. Ein vom Sammlungsleiter des DB-Museums, Joachim Breuninger, unterzeichnetes Schreiben nimmt Bezug auf einen Bericht auf der REF-Internetseite vom 25. Oktober 2008, in dem geschildert wurde, dass nach wie vor zahlreiche Besucher Interesse an den Lokomotiven und Anlagen zeigten und insbesondere an Wochenenden die Gelegenheit zur Besichtigung des Bw Neumünster nutzten. Nachdem das DB-Museum bereits die Durchführung von Öffnungstagen sowie kulturellen Veranstaltungen verboten hatte, sollen nun auch einzelne Eisenbahnfreunde und Gruppen keinen Zutritt mehr erhalten.

Foto: Mann



Rot-gelbe Koalition: Manchmal kann sich der Eisenbahn-Fotograf auch über ungewöhnliche Zug-Kombinationen mit modernen DBAG-Loks freuen: 6400 kW waren am 17. Oktober 2008 in Form der 189 028 nötig, um drei Baumaschinen in flotter Fahrt durch den herbstlichen Gemündener Bahnhof zu ziehen. Die modernen Maschinen sind im Bauzugdienst bisher eine echte Rarität.

Magier DER NACHT

Mitreißende Lichterspiele in der Dunkelheit

Wenn andere ins Bett gehen, wird Gary Knapp erst so richtig munter. Der gebürtige Vermonter gilt schon als würdiger Nachfolger des legendären O. Winston Link. Ein halbes Jahrhundert trennt beide, ihre Leidenschaft macht sie gleichwohl zu Brüdern im Geiste. →





Nebel und leichter Schneefall dämpfen das Trompeten der SD70MACs und sorgen um 23 Uhr für eine bezaubernde Stimmung in Lacolle, Quebec (Kanada).

Gary, der Nachtmensch: Aufstehen am Nachmittag, ins Bett am frühen Morgen



Der vom CSX-Vorgänger Baltimore & Ohio erbaute Bahnhof von Point of Rocks, Maryland, gibt den stimmungsvollen Hintergrund für die GE-Loks ab.

An einem Abend Mitte Oktober, nach dem Essen, als gerade das letzte Licht vergeht, der Himmel seine Farbe von tiefem Kobaltblau zu Schwarz wechselt, steuert Gary Knapp seinen grauen 2005-er Honda Civic vorsichtig an tiefen Schlaglöchern vorbei auf den kiesbestreuten Parkplatz von Lacolles ehemaliger Bahnstation mit Zollamt. Sie liegt unmittelbar nördlich der New Yorker Staatsgrenze zum kanadischen Quebec.

Rücksitz und Kofferraum des Hondas sind vollgepackt mit fotografischer Ausrüstung. Auf dem Beifahrersitz hockt der Journalist, eingeladen zur Fotosession, um aus erster Hand zu erfahren, wie O. Winston Links Nachfolger

Mit dröhnendem Weckruf (5.11 Uhr!) beenden die vier Dieselloks (vorne eine betagte SD 40-2) den Nachtschlaf der Bewohner von La Grange, Kentucky.

des 21. Jahrhunderts die Nacht erhellt.

Klar, Link ist noch immer der berühmteste Eisenbahn-Nachtfotograf der Welt. Ab 1955 suchte er die Schienenstränge der Norfolk & Western heim, hielt die letzten Tage der Dampflok-Ära in den Staaten fest.

Schmal, jungenhaft, genial und bescheiden: Knapp, Link sehr ähnlich, ist unübersehbar ein Besessener, gleichfalls besessen davon, Züge bei Nacht zu fotografieren. Dafür gab er im März 2005 sogar seinen Beruf auf.

Knapp ist buchstäblich ein Nachtmensch geworden. Üblicherweise steht er so zwischen 14 und 15 Uhr →



Vom farbenprächtigen Herbst blieben in St. Jean, Quebec, nur Blätter in der fotografisch reizvollen Wasserpfütze übrig.

Der Zauberkünstler

♦ *Alles begann mit einem Geburtstagsgeschenk, das Gary Knapp von seinem Vater bekam: Ein Video über O. Winston Link und seine Nachtfotografie. „Nachdem ich das gesehen hatte, war es immer in meinem Hinterkopf, dass so etwas möglich wäre", erinnert sich Knapp. Allerdings hätte er damals wohl eine Hypothek fürs elterliche Haus aufnehmen müssen, um die nötige Ausrüstung zusammenzubekommen.*

Die Begeisterung für die Eisenbahn wurde schon in frühester Kindheit geweckt. Garys Vater war Vertreter für Morton´s Salt und nahm ihn häufig mit, wenn er zur Station Essex Junction musste, um dem „Washingtonian" Post mitzugeben, der damals noch mit Dampf fuhr. „Das war das Erlebnis des Tages", hat Gary Knapp noch lebhaft in Erinnerung. Züge jedenfalls spielten seit jener Zeit immer eine Rolle in seinem Leben. Sie ernsthaft zu fotografieren, begann er in den frühen 80er-Jahren, machte seine Aufnahmen mit Kleinbild-Diafilmen. In den 90er-Jahren produzierte er kommerzielle Eisenbahn-Videos unter dem bezeichnenden Namen „Never-Home Boy Video". Der finanzielle Erfolg war mehr als mäßig, wurde alsbald zum Verlustgeschäft.

Seine Brötchen verdiente Gary bei IBM in Essex Junction, wo er mehr als 26 Jahre in der Chipsproduktion tätig war. Die dortige Schichtarbeit gab ihm die Möglichkeit, seinem Hobby, der Nachtfotografie, nachzugehen. 2005 kündigte Gary, um sich ausschließlich seiner Passion widmen zu können.

Aktuell fotografiert Gary Knapp hauptsächlich mit der Canon 5D, einer 12,8-Megapixel-Digitalkamera, und einem Arsenal von insgesamt elf Objektiven. „Zu 99 Prozent in der Nacht", verrät der Vermonter noch.



Schlank, jungenhaft und bescheiden: Gary Knapp, der Nachtfotograf.

Während des Wartens auf diesen Zug bei Fullers, New York, donnerten in der August-Nacht 2008 neun Güterzüge in der Gegenrichtung über die Brücke.

auf und geht morgens so zwischen 6 und 7 Uhr ins Bett.

„Mal muss ich ja auch schlafen", sagt er, fügt hinzu: „Und das am liebsten in einem Bett und nicht unterwegs im Auto."

Das Abendessen, das wir gemeinsam eingenommen haben, war, wie Knapp es ausdrückt, sein Frühstück. Er hat etwas von einem Asketen. Wenn er auf Tour ist, reicht ihm meist eine Mahlzeit am Tag, dazu jede Menge grüner Tee.

Die meisten seiner Aufnahmen entstanden innerhalb eines Radiusses von etwa 100 Meilen rund um Hinesburg, Gary Knapps Zuhause in Vermont: An der Montreal, Maine & Atlantic, der New England Central und vor allem an Canadian Pacifics früherer Delaware & Hudson, deren hier gemeinte Strecke am Westufer des Champlain-Sees entlangführt.

Lacolle besucht Gary Knapp immer wieder. Nicht verwunderlich, bietet dieses imposante schlossartige Steingebäude doch eine ideale Kulisse. Knapp schätzt, dass er hier schon gut dreidutzendmal fotografiert hat, bei jedem Wetter und zu jeder Jahreszeit. Die wechselnden Rahmenbedingungen, Regen, Schnee, Laubfall, bieten immer wieder etwas Neues.

„Man entwickelt eine besondere Beziehung zu solchen Orten, was einen auch immer wieder dorthin zieht", meint Knapp. Obwohl die blindgewordenen Fenster seine augenblickliche Nichtnutzung verraten, bleibt Lacolles Stations- und Zollge-

bäude, das nicht nur Gary Knapp das „Schloss“ nennt, ein stattlicher Bau und überzeugt zudem durch seine besondere Lage.

„Du kannst einen nach Norden fahrenden Zug schon auf fünf Meilen Entfernung sehen“, erklärt Gary. Und in der Tat, man kann hinunter bis zum Bahnhof in Rouses Point, in den Vereinigten Staaten, blicken.

Mit seinem Wissen über CPs Güterzugfahrpläne, gepaart mit seiner Vorliebe für die Nordseite der Station, beschließt Gary, alles für einen Güterzug nach Montreal vorzubereiten. Er holt aus dem Honda seine Ausrüstung, verglichen mit dem Aufwand, den Link ein halbes Jahr- →



Der CP-SD 40-2 und der angemieteten CEFX-2797 dient das Empfangsgebäude von Port Henry, NY, als Bühne.



hundert zuvor trieb, geradezu bescheiden.

Gary verfügt über elf dreifüßige Ständer, die auf eine maximale Höhe von elf Fuß ausgefahren werden können. Auf der Spitze jedes Teleskopständers sitzt eine Blitzlichteinheit, angeschlossen an einen handlichen Zauberkasten, den Empfänger, der überhaupt erst die ganze Aktion möglich macht. Am Kontaktanschluss der Kamera ist der Sender befestigt. Mit dieser Funkfernsteuerungs-Technik kann eine beliebige Anzahl von Blitzlichtern bis zu einer Entfernung von 1600 Fuß ausgelöst werden, synchronisiert auf Verschlusszeiten bis zu einer 250tel-Sekunde: Keineswegs zufällig genau die Verschlusszeit, mit der auch Link arbeitete. Eine der wenigen technischen Übereinstimmungen zwischen beiden Nachtfotografen, die ja auch rund 50 Jahre technologischer Weiterentwicklung trennen.

„Es dauert etwa eine Dreiviertelstunde, die Lichter zu setzen", sagt Gary und ergänzt: „Ich platziere sie etwa alle zwölf Schritte." Er richtet sie nicht etwa auf den kommenden Zug, sondern stattdessen aufs Gleis aus. „Man braucht kein grelles Licht", erklärt er, „sicher, manche lieben den Glanz auf den Lokseiten, ich nicht."

Er bringt lieber zusätzliche Blitzlichter in Stellung, um andere Aspekte der Szene auszuleuchten, typischerweise unter Einbeziehung eines Gebäudes.

Die richtige Platzierung der Lichter will gut überlegt sein, denn sie ist letztlich für

„Kein grelles Licht. Manche lieben den Glanz auf den Lokseiten, ich nicht!"

In Northfield Falls, Vermont, gibt es die 1872 errichtete, geschlossene Brücke zu bestaunen. GP 38AC 3851 der NECR fährt am 3. März 2007 unbeeindruckt vorbei.

Zwei AC 4400 schieben einen Kohlenzug nach. Der Lokführer hat die Beleuchtung an den rückwärtigen Loks dankenswerter Weise eingeschaltet.



Einer Weihnachtskarte ist die Landschaft, aber auch die alte GE-C30-7 der Montreal, Maine & Atlantic durchaus würdig.



Erfolg oder Misserfolg entscheidend.

„Dieses", zeigt Gary, „erhellt die Nase der Lok von hier aus, hauptsächlich indirekt. Und bei dem da reduziere ich die Lichtstärke um die Hälfte, weil ich den Schatten, den die Lokomotive beim Vorbeifahren auf den Gebäudeturm wirft, ausgleichen will." Doch da gibt's Einschränkungen, zum Bei- →

Geduld muss man schon haben: „Das Warten gehört einfach dazu!"



Neben etlichen Blitzgeräten gehört natürlich auch eine Leiter zur Ausrüstung, die durch einen verlängerten oberen Tritt Platz für das Stativ lässt.

Die St. Lawrence & Atlantic setzt ihre GP 40 paarweise ein: Zur 804 gehört die 3804. Zum Eisenbahnmuseum Gorhams gehört die rote F7 dahinter.



spiel durch die Arbeitsweise des Senders: „Hast du Blätter oder irgend etwas anderes im Weg, kann das Signal geblockt werden!"

Natürlich gibt´s dann noch immer Photoshop, einen Vorteil, den Link nicht hatte: „Ich kann Blitzlichter im Aufnahmebereich stehen und sie anschließend am Computer verschwinden lassen", räumt Gary ein, „was ich aber immer bei den Bildangaben vermerke."

Jeder der Dreifußständer bekommt zur Beschwerung einen Sandsack auf das Basisgestell verpasst. „Zu meiner eigenen Beruhigung. Als ich das nämlich zum ersten Mal gemacht habe, hat mir doch glatt ein vorbeifahrender Zug einen der Dreifüße umgeblasen und das war denn doch ein wenig teuer", findet Gary.

„Last but not least, die Leiter", erläutert er und stellt sie am einzig möglichen Platz auf, einem Haufen Kies, der ihm ein wenig zusätzliche Höhe beim Fotografieren verschafft. Um kurz vor Neun ist er soweit, die Lichtanlage zu testen. „Am Tag wandert das Licht mit der Sonne. In der Nacht kann ich das Licht kontrollieren und es dahin scheinen lassen, wohin ich es haben will", betont Gary Knapp, ganz im Sinne von Altmeister Link.

In Lacolle ziehen die Stunden vorbei, ebenso zwei Züge. Aber die fahren südwärts, und Gary ist auf einen nach Norden vorbereitet. „Das Warten gehört einfach dazu", sagt Gary, und das wird mir mit jeder Minute klarer.

Endlich ist es soweit. „Der Nordzug kommt in etwa 20

Die beiden GE-AC4400 schieben einen aus dem Pool-Point-Tunnel kommenden Kohle-Ganzzug nach. Der Lokführer am vorderen Ende des Zuges hat freundlicherweise die Stirnlampen der hinteren Lok zugeschaltet, damit das Tunnelportal angestrahlt wird.

Minuten", meint Gary, und wie bestellt werden, noch weit entfernt unten in Rouses Point, die Spitzenlichter erkennbar.

Zufrieden wendet sich Gary seiner Leiter zu, klettert hinauf zu seiner Kamera und wartet auf den Augenblick der Wahrheit. Kurz nach Mitternacht ist der Moment da: Die Diesel röhren infernalisch, als sie die Reisegeschwindigkeit von 45 Stundenmeilen erreichen. Als die Lokomotiven vorbeidonnern, sehe ich sie gebadet in Licht. Gary klettert die Leiter herunter. Der Schuss hat gesessen, perfekt! Ich bin überzeugt! *Karl Zimmermann*
(Übers.: Karlheinz Haucke; Bildzeilen: Jochen Frickel)



Fotos: Gary Knapp

Einer Kirche nicht unähnlich ist der Bahnhof von Plattsburgh, New York, den zwei GE-ES44AC mit Zug 252 passieren.



Foto: Altmann

ICE-Ersatz mit DR-Doppelstockwagen in Dresden: Mancher Fernverkehrs-Fahrgast wird sich gefreut haben, dass überhaupt ein Zug fährt.



Foto: G. Habermann

Auch die Hohenzollersche Landesbahn (HzL) half kurzfristig mit Regioshuttle-Garnituren im ICE-T-Verkehr aus.



Foto: DB AG

In Berlin-Rummelsburg werden die ICE nahezu rund um die Uhr inspiziert. Um die kürzeren Untersuchungsintervalle absolvieren zu können, sollen weitere acht Ultraschall-Untersuchungsplätze gekauft werden.



Foto: Dollinger

Abgestellt in Berlin Grunewald: Zahlreiche ICE-T warten Anfang November auf ihre außerordentliche Achs-Untersuchung.

ZUR

Sicherheit ist das oberste Gebot im Schienenverkehr. Achsprobleme können sich speziell Hochgeschwindigkeitszüge nicht leisten. Die aktuellen Probleme der DBAG begannen am 9. Juli 2008, als ein ICE 3 in Köln mit einem Achsbruch liegenblieb. Die Fahrgäste hatten großes Glück, dass der Unfall bei geringer Geschwindigkeit in Bahnhofsnähe stattfand. Die Achse wurde von der Staatsanwaltschaft beschlagnahmt und anschließend von der Bundesanstalt für Materialprüfung (BAM) untersucht.

Die DBAG als Betreiberin sowie das Eisenbahnbundesamt (EBA) ordneten verkürzte Inspektionsintervalle für die Achsen aller ICE-Triebzüge an und wurden im Rahmen der Tests fündig. Bei zwei Achsen der Neigetechnik-ICE-T(Baureihen 411 und 415) wurden Auffälligkeiten festgestellt. Am 23. Oktober wies die Bahn ihre Triebfahrzeugführer an, die Neigetechnik abzuschalten, und am 25. Oktober war erst einmal Schluss für die Neigezüge. Bahnchef Mehdorn hatte medienwirksam für diesen Tag eine Garantieerklärung des ICE-Herstellerkonsortiums (Siemens, Bombardier, Alstom) zur Sicherheit der Achsen verlangt, die er nicht erhielt. Betroffen waren die Linien von Hamburg über Berlin nach München, von Wiesbaden nach Dresden, von Stuttgart nach Zürich und von Dortmund nach Wien. Es kam zu einem Chaos im Fernverkehr mit erheblichen Einschränkungen für die Fahrgäste. Ersatzzüge wurden eiligst zusammengestellt, Züge fielen aus oder fuhren verkürzt und konnten die Fahrgastmengen nicht bewältigen. Der Frust der Reisenden war groß und auch ein mulmiges Gefühl blieb bei manchem zurück. Zug für Zug kehren die ICE-T wieder in den Betrieb zurück. Es wird bis ins neue Jahr dauern, bis alle Züge untersucht sein werden.

Ob die Züge nun sicher sind und die Risse den Rang eines einmaligen Unglücks haben



Neige gegangen

ICE-Ersatz mit 103 245: Was den Eisenbahnfotografen erfreut, ist für manche Fahrgäste eine Zumutung.

Foto: Dollinger

Erst macht der ICE 3 Probleme, jetzt sind es die Neigetechnik-ICE. Was ist los mit den Flaggschiffen der DB AG?

oder vielmehr systemimmanent sind, darüber streiten Sachverständige. Derzeit fallen vor allem gegenseitige Schuldzuweisungen auf. Die Bahn schiebt den Schwarzen Peter der Industrie zu, die sich gegen eine Vorverurteilung wehrt. Auch die Rolle des EBA als Aufsichts- und Zulassungsbehörde bedarf der Klärung.

Ein vorläufiger Bericht der BAM geht von einem Ermüdungsbruch an der Achse des Kölner ICE aus. Festgestellt worden seien auch zu große Einschlüsse im Achsstahl. Befunde, die Sorgen machen: Reicht die Werkstoffqualität des verwendeten Stahls nicht? Sind die theoretischen Modelle und Labortests, die Auskünfte geben über die Lebensdauer hochbeanspruchter Teile unter den dynamischen Belastungen bei Geschwindigkeiten von mehr als 200 km/h, gut genug? Der Erfahrungsschatz ist gering. Experten nannten weitere Gründe, die den Achsbruch forciert haben könnten: Zu schwache Dimensionierung der Achsen, falsche Normen, lange Untersuchungsintervalle und der spezielle deutsche Fernverkehr mal auf alten Gleisen mit engen Radien, mal auf Neubaustrecken mit fester Fahrbahn.

Am Ende werden vermutlich Juristen die einzigen Profiteure des Debakels sein, denn längst geht es um Kosten und potentielle Schadenersatzansprüche im Millionenbereich.

Eisenbahnfreunde konnten in den Chaos-Tagen viele bunte Garnituren ablichten. Die Bahn AG musste beinahe auf alles zurückgreifen, was rollt. Aber hochwertige Ersatzgarnituren gingen schnell zur Neige. Kann und muss die DB AG für solche Fälle gewappnet sein? Ein Ersatz für 70 Züge ist unzumutbar. Dennoch dumm, wenn man eigene IR-Wagen gerade verliehen hat. Wie soll es weitergehen? Bei den aktuellen Wartungsintervallen, die auf etwa ein Zehntel der Kilometerleistung verkürzt wurden, sind die ICE-Züge nicht wirtschaftlich. Was wird aus der Flotte mittelfristig? Können und müssen neue Achsen entwickelt werden oder muss die Höchstgeschwindigkeit der Züge dauerhaft auf 200 km/h beschränkt werden?

Vielleicht ist am Ende der lokbespante Zug der Gewinner, dessen höhrere Flexibilität ein gewichtiges Argument ist. Die ÖBB starten gerade mit dem Railjet ein interessantes Konzept. 230 km/h Höchstgeschwindigkeit wären hierzulande auch ausreichend und ganz nebenbei energiepolitisch ein echter Fortschritt. *S. Alkofer*

Die Unvollendete

Vor 150 Jahren ging die Werrabahn Eisenach – Lichtenfels in Betrieb. An ihr kann deutsche Geschichte exemplarisch gemacht werden – nicht nur die der Eisenbahn.



Foto: Slg. Kirsche

Zeitgenössische Zeichnung aus den ersten Betriebsjahren: Der Tunnel bei Eisenach um 1860.

Als Carl Joseph Meyer, später Begründer des Bibliographischen Institutes und des gleichnamigen Konversations-Lexikons, anno 1836 erste Untersuchungen für eine Eisenbahnlinie veranlasste, die der späteren Werrabahn weitgehend entsprach, ahnten weder er noch andere weitsichtige Köpfe, dass bis zur Inbetriebnahme dieser Strecke noch über 20 Jahre vergehen würden.

Durch nicht weniger als vier Einzelstaaten sollte die Strecke letztlich führen. Die 1855 konstituierte Werrabahn-Gesellschaft musste Staatsverträge mit Sachsen-Coburg-Gotha, Sachsen-Meiningen, Sachsen-Weimar und dem Königreich Bayern abschließen. Im Februar 1856 begannen endlich die Erdarbeiten bei Themar, und in heute rekordverdächtiger Zeit wurden die Strecke Eisenach – Coburg sowie der Ast Coburg –



Foto: Bellingrodt, Slg. Schumacher

1934 fotografierte Carl Bellingrodt die noch fast nagelneue 62 015 mit D 298 Lichtenfels – Eisenach bei Walldorf.

Sonneberg bis November 1858 fertiggestellt, Ende Januar 1859 auch das Teilstück Coburg – Lichtenfels. Damit war eine Verbindung geschaffen zwischen der bayerischen Strecke Lindau – Nürnberg – Hof und der Eisenbahn Halle – Gerstungen. Carl Joseph Meyer erlebte dies alles nicht mehr mit: Er starb bereits im Juni 1856.

Bau und Betrieb führte übrigens nicht die Werrabahn-Gesellschaft selbst, sondern in deren Auftrag die Thüringische Eisenbahn durch. Finanzielle Schwierigkeiten bedingten auch die nur eingleisige Ausführung der Strecke. Ausnahmen bildeten der Förthaer Tunnel kurz hinter Eisenach sowie Brücken und Viadukte, die man vorsorglich für ein zweites Gleis dimensionierte.

Obwohl die Betriebsführung nur für zehn Jahre vereinbart worden war, übernahm die Werrabahn-Gesellschaft erst im Dezember 1875 Betrieb und Verwaltung wieder selbst. Zwischen 1886 und 1892 eröffnete sie vier Stichbahnen: Sonneberg – Lauscha, Themar – Schleusingen, Immelborn – Bad Liebenstein (später bis Steinbach verlängert) und Coburg – Rodach. Da die Werrabahn nicht den erhofften Durchgangsverkehr generieren konnte, unter anderen wegen einer nicht realisierten nördlichen Verlängerung, und deshalb laufend in den roten Zahlen war, wurde sie im Juli 1895 an den preußischen Staat verkauft.

In die Zeit der Königlich-Preußischen Eisenbahn-Verwaltung fällt die Errichtung einer Zentralwerkstatt in Meiningen zwischen 1910 und 1914. Die von 1920 bis 1993 als Reichsbahnausbesserungswerk (RAW, ab 1945 Raw) geführte Werkstatt ist noch heute als Dampflokwerk aktiv.

Die Werrabahn wurde als Hauptstrecke geführt, doch blieb sie eingleisig. Die P 8 und die P 10 zogen Reisezüge, vor Güterzügen sah man oft die G 12. Im Jahre 1932 bekam das Bahnbetriebswerk (Bw) Meiningen die Einheitslokomotiven 62 010 bis 62 015 zugeteilt. Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft (DRG) haderte zuvor mit den schon 1928 fertiggestellten Loks und Hersteller Henschel: Einen realen Bedarf an der 2'C2'-Maschine hatte die DRG nicht, sie fand die Lokomotiven zu teuer und konnte erst nach der Wirtschaftskrise 1929/30 niedrigere Preise bei Henschel durchsetzen.

Die Werrabahn mit Steigungen und kurvigem Verlauf erwies sich als ideales Einsatzgebiet für die 62. Ihre Starleistungen fuhr sie mit dem Schnellzugpaar D 297/298 und konnte ihre Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h ausspielen. Für Schnellzüge auf Stichstrecken konzipiert, war für die 62 die Werrabahn allerdings recht lang. Vor allem die knappen Wasservorräte machten dem Lokpersonal bisweilen zu schaffen. Davon abgesehen waren Lokführer und Heizer mit der Maschine zufrieden und nannten die Baureihe alsbald „Werrabahnlok".

Der heute in Zella-Mehlis lebende Eberhard Heinemann erinnert sich an die Vorkriegsjahre, als er in Gotha wohnte: „Die Fahrzeuge waren vorwiegend preußische Abteilwagen, die keine Übergänge besaßen. Da diese Personenwagen so viele Türen hatten, gab es vor jeder Zugabfahrt ein entsprechend vielfältiges Türenzuschlagen. Was meine kindliche Verwunderung hervorrief, war, dass der Schaffner sich auf den durchgehenden Trittbrettern während der Fahrt von Tür zu Tür schwang, um von Abteil zu Abteil zu gelangen."

Der Zweite Weltkrieg wurde für die Werrabahn im Wortsinne zum einschneidenden Ereignis. Ab dem 1. September 1945 übernahm die Rbd Nürnberg die bayerischen Abschnitte der Werra-Stammbahn (bis Görsdorf) und der Sonneberger Strecke (bis Neustadt). Eberhard Heinemann: „Nachdem ab 1. →

Zeitgleich mit der Werra-Stammbahn wurde der Ast Coburg – Sonneberg eröffnet, EG Sonneberg hier um 1885.



Foto: Slg. Kirsche

November der durchgehende Betrieb eingestellt werden musste, kam man in der sowjetischen Zone nur noch bis Eisfeld und in der amerikanischen noch bis Görsdorf. Im Fahrplan der Westzonen für das Jahr 1948 sind noch sechs Zugpaare Coburg – Görsdorf verzeichnet. Ich als Kind fuhr erst wieder 1948/49 mit der Werrabahn, allerdings nur noch bis nach Hildburghausen. Mein Urgroßvater, leider 1930 schon verstorben, war Zugführer am Bahnhof Coburg. So wuchs mein Interesse an der Eisenbahn."

1949/50 wurde der Abschnitt Lichtenfels – Coburg elektrifiziert. Der nordwärts führende Teil nach Görsdorf geriet jedoch bald in Vergessenheit und wurde von der Deutschen Bundesbahn abgebaut. Zwar in weiten Teilen noch vorhanden, machen Bebauungen bei Dörfles-Esbach eine Wiedererrichtung eher unwahrscheinlich.

„Was den in der DDR verbliebenen längsten Teil der Werrabahn betrifft, gab es namentlich in den 1970er-Jahren viel zu tun. Galt es doch zu jener Zeit, für die enorm gewachsenen Transportaufgaben umfangreiche Rationalisierungsmaßnahmen zu realisieren. Beispielsweise wurden in Meiningen ein neuer Lokomotiv-Rundschuppen und eine Wagenreinigungsanlage gebaut. In Themar und in Sonneberg entstanden Container-Umschlagplätze, in Veilsdorf ein EZMG-Stellwerk mit dazugehörigen Lichtsignalen", berichtet Heinemann, der inzwischen Eisenbahner geworden war, Maschinenbautechnik studiert hatte und dienstlich auch mit der Werrabahn zu tun bekam.



Foto: Slg. Kirsche

In den 1970er-Jahren war die 41 auf der Werrabahn zu sehen, wie hier 41 1200-9 in Meiningen 1976.

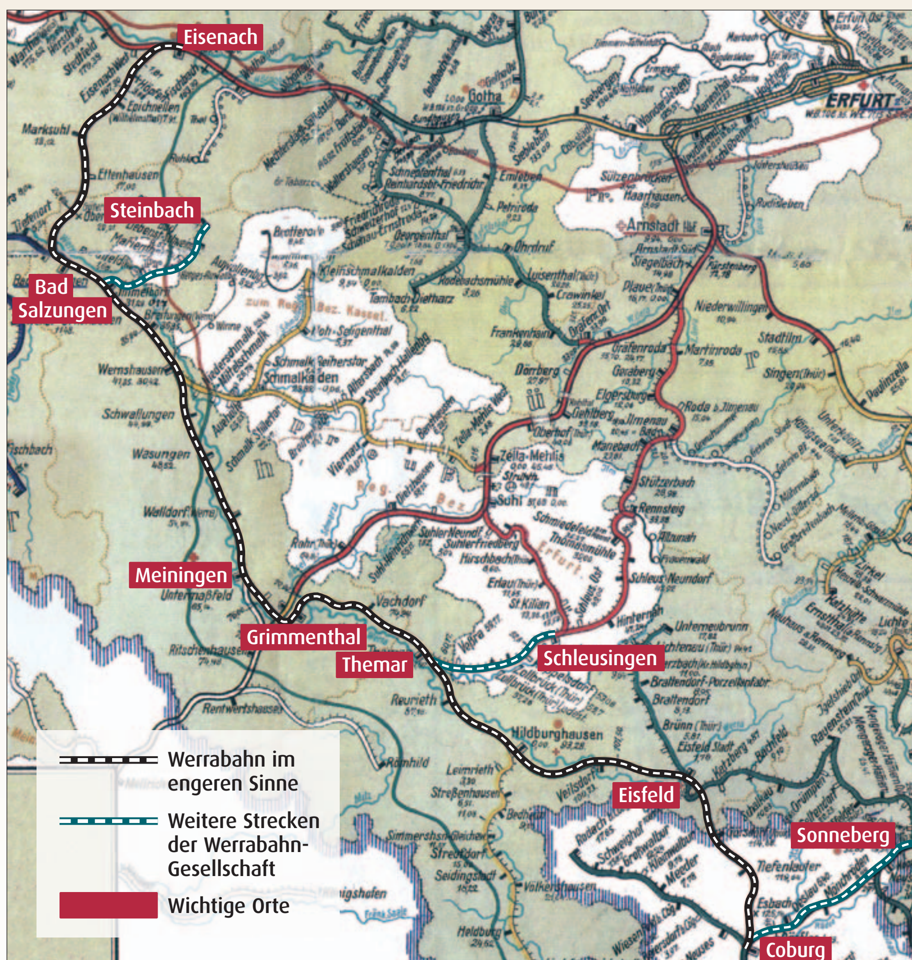
Doch konnte nicht alles realisiert werden; Hildburghausen erhielt keine EZMG-Technik und der Kreuzungsbahnhof Grimmenthal keine Weichenheizungen. Immerhin: „Als besonderer Markstein darf gelten, dass mit der Einführung des Städte-Express-Verkehrs in der DDR der „Rennsteig" als erster Zug dieser Kategorie am Morgen des 25. Oktober 1976 seine Fahrt von Meiningen nach Berlin aufnahm", sagt Heinemann. Bis auf einzelne abschnittsweise verkehrende Schnellzüge und den „Ex" fuhren sonst nur Personenzüge, meist mit Bghw-Wagen.



Foto: Slg. Kirsche

Wende und Wiedervereinigung meinten es mit der Werra-Stammbahn leider nicht so gut wie mit den benachbarten Strecken Erfurt – Würzburg und Sonneberg – Coburg, die beide seit Oktober 1991 wieder in Betrieb sind. Das bedauert auch Eberhard Heinemann, der in der Werrabahn beispielsweise eine wichtige Zubringerstrecke für künftige ICE-Verkehre sieht.

Die Gleisanlagen sind heute vielerorts modernisiert, auch drastisch reduziert wie in Grimmenthal. Seit 2002 fährt die „Südthüringenbahn" sehr erfolgreich, auch wird Holz über die Strecke abgefahren, das in Themar verladen wird. Ob die deutsch-deutsche Narbe zwischen Coburg und Eisfeld auf Dauer bleibt? *Henning Bösherz*



Karte: Slg. Kirsche, Bearb.: MEB



Schwere Kalizüge aus dem Raum Merkers wurden über die Werrabahn und Eisenach zum Hafen Rostock gefahren.

Die 219 war in den 1990er-Jahren die Zuglok, 219 072 in Wernshausen mit Regionalbahn Eisenach – Meiningen.



Foto: Emersleben

150 Jahre Eisenbahngeschichte leben fort, trotz Kleinstaaterei, Krieg und deutscher Teilung

Foto: Emersleben

Grimmenthal 2002: Die Südthüringenbahn-VT fahren heute noch, EG, Signale und Gütergleise sind schon Geschichte.

Hauptbahnhof Großküche: Auf dem weitläufigen Gelände des Lainzer Geriatriezentrums in Wien hat eine wahrhafte Kuriosität auf Schienen bis heute überlebt.

Speisen auf Reisen

Neben der allgemein bekannten Liliput-Bahn auf dem Prater-Gelände verkehrt im 13. Gemeindebezirk eine zweite Schmalspurbahn auf Wiener Boden. Sie ist zugleich eine der kuriosesten Eisenbahnen Österreichs und befindet sich auf dem Areal des Alters- und Pflegeheims der Stadt Wien im Stadtteil Lainz. Die Feldbahn mit einer Spurweite von 500 Millimetern dient fast ausschließlich zur Verteilung der in der Zentralküche zubereiteten Mahlzeiten zu den Gebäuden mit Patien-



Versorgungszug auf Tour: Auf den Wagen sind jeweils zwei rollfähige Thermobehälter mit dem Essen aus der Großküche.

ten und ist in Österreich heute die letzte Bahn dieser Art.

Die städtischen Altenwohn- und Pflegeeinrichtungen in Lainz wurden in den Jahren 1902 bis 1904 errichtet. In den ersten Jahren erfolgten die Speisentransporte von der Zentralküche zu den 17 Pavillons (Pflege-Gebäude) mit Pferdewagen. Neben dem Patientenessen wurden damals auch Wäsche und Brennmaterial befördert. Im Jahr 1913 zählte die Pflegeanstalt sagenhafte 4498 Plätze! Im Jahr 1923, also vor 85 Jahren, wurde der interne Versorgungsbetrieb rationalisiert und die Feldbahn installiert. Der Lokomotivbetrieb wurde 1925 mit der Lieferung der ersten Akku-Loks eingeführt. Die gesamte Bahn hat eine Streckenlänge von 4,2 Kilometern, wovon 3,8 Kilometer regelmäßig befahren werden. Es sind 36 Hand- und fünf Fußweichen eingebaut. Zu jedem der Pavillons führt ein Gleis, auf welchem die Wagen mit den Speise-Containern (Isolier-Wärmebehälter) beigestellt werden können. Der unbestrittene Betriebsmittelpunkt der Anlage ist die Zentralküche, durch die das Bahngleis direkt hindurchführt und damit die Beladung der Wagen ermöglicht. Am Rand des Spital-Geländes befinden sich Remise und Lokwerkstatt zum Unterhalt der Fahrzeuge.

Die Bahn setzt in der Regel zwei Lokomotiven für die um die Mittagszeit (zwischen 11 und 12 Uhr) erfolgende Verteilung der Speise-Wagen ein. Es existieren drei Akku-Loks neuerer Bauart mit den Betriebsnummern 5, 6 und 7 sowie zwei Jenbacher-Diesellokomotiven mit den Nummern I und II. Es sind auch noch Akku-Lokomotiven aus der Anfangszeit der Bahn vorhanden, von denen eine als Denkmal aufgestellt wurde. Die Krankenhausbahn besitzt insgesamt 47 Transportwagen, die alle mit einer Handspindelbremse ausgerüstet sind und die Beförderung von je zwei Wechselbehältern zum Speisentransport erlauben.

Im Sommer verkehren die sehr leisen Akku-Lokomoti- →



Die Lainzer Pflegeanstalten verfügen bei ihrer Größe selbstverständlich auch über eine eigene stattliche Kirche.



Jedes der Patientengebäude verfügt über ein Abstellgleis und eine spezielle Rampe zum Be- und Entladen der Wagen.



In der Nähe des Haupteingangs der Pflegeanstalt ist Lok 4, eine von vier im Jahr 1925 bei AEG beschafften Maschinen, ausgestellt.



Der Betrieb auf der Feldbahnanlage erfolgt händisch. Die vielen Weichen müssen manuell betätigt werden.

Fotos: M. Strässle

Eisenbahnbetrieb im Kleinen: Sinnvoll und wirtschaftlich

ven, im Winterhalbjahr muss teilweise auf die Jenbacher-Diesellloks zurückgegriffen werden, da sich bei großer Kälte und viel Schnee die Akkus zu schnell entladen und die Kapazität nicht ausreichen würde. Die Bahn ist täglich in Betrieb und versorgt aktuell etwa 1600 Bewohner des „Geriatriezentrums am Wienerwald", so der offizielle Name seit 1994.

Diese wenig bekannte, aber originelle Schmalspurbahn im Altenpflegezentrum lohnt einen Besuch allemal, ist sie doch mit ihren 85 Betriebsjahren auch bereits ein technikgeschichtliches Denkmal und das Personal zeigt sich Eisenbahnfreunden gegenüber recht aufgeschlossen und freundlich. Offiziell ist zum Fotografieren der Bahn eine Genehmigung erforderlich. Allerdings ist das Areal auch für Besucher der Heimbewohner frei zugänglich, und solange man nicht gerade in der Küche fotografieren möchte, wird sich kaum jemand daran stören, wenn man beiläufig ein paar Bilder von der Bahn macht. Die Foto-Bewilligung wäre entweder im Rathaus (Stadtrat-Büro) oder bei der Leitung des Alters- und Pflegeheims zu bekommen.

Früher existierten auf Wiener Stadt-Gebiet zwei weitere solche Krankenhaus-Feldbahnen zum Speisen- und Materialtransport. Die eine war mit Oberleitung elektrifiziert und befand sich in der Pflegeanstalt Steinhof, die andere auf dem Gelände des (normalen) Krankenhauses Wien-Lainz. Zudem gab es früher in Wien verschiedene innerbetriebliche Hof-Feldbahnen, teilweise als reine Loren-Rollbahnen.

Die Bahn befindet sich in einem relativ guten technischen Zustand und eine Stilllegung würde größere bauliche Veränderungen an dem geschützten Gebäude-Ensemble aus der Gründerzeit erfordern. Versuche, in den 1970er-Jahren die Bahn durch Lkw zu ersetzen, scheiterten. Jetzt scheint ihr Ende aber besiegelt, denn die Pflegeanstalt soll schrittweise bis zum Jahr 2015 geschlossen werden. Was danach aus den Pavillons wird, steht noch nicht fest. Aber eine Feldbahn wird dann wohl nicht mehr benötigt.

M. Strässle/al

Zum Rangieren an den Pavillons findet man häufig Gleisdreiecke, welche die Belieferung, die immer unter Zeitdruck steht, erheblich erleichtern.



An MODELLEISENBAHNER
„Leserbriefe", Biberacher Str. 94
D-88339 Bad Waldsee

E-Mail: *redaktion@modelleisenbahner.de*

Wir freuen uns, wenn Sie uns Ihre Meinung schreiben, Ihre Wünsche ebenso wie Ihre Kritik. Bei der Vielzahl der Einsendungen können wir leider nicht immer alle Briefe persönlich beantworten oder veröffentlichen. Aus Platzgründen kann es auch zu Kürzungen kommen, dafür bitten wir um Verständnis.

Umweltfreundlich?

Betrifft: „Bahnstrom aus der Steckdose", Heft 11/2008

Mit großem Interesse habe ich Ihren Artikel „Wie sauber ist der Bahnstrom?" gelesen. Ich bin darüber schockiert, dass es mit der angeblichen Umweltfreundlichkeit der Bahn gar nicht so viel auf sich hat. Auch die CO_2-freie Kernkraft kann man doch angesichts von Katastrophen wie Tschernobyl oder des Entsorgungsskandals um das Kali-Bergwerk Asse 2 nicht wirklich als umweltfreundlich bezeichnen. Wenn man dann liest, wie viel Öko-Steuer die Bahn zahlt, weiß man, wie halbherzig die rot-grüne Umweltpolitik tatsächlich war.

Robert Lambertz, 48565 Steinfurt

Kein Kuriosum

Betrifft: Modellbahn aktuell, „Wende-Kuriosum-52.80 in H0", Heft 12/2008

Die Beschriftung der Gützold-52.80 in H0 ist kein Wende-Kuriosum, sondern einfach falsch! Die Vorbildlok ist im Sächsischen Eisenbahnmuseum Chemnitz-Hilbersdorf als nicht betriebsfähige Museumslok mit der Giesl-Saugzuganlage heute noch vorhanden. Diese Giesl-Saugzuganlage („Quetschesse") trug die Lok im Betrieb aber nur von 1968 bis 1980. Anschließend war sie bis zur Ausmusterung am 21. 11. 1991 mit Rundschornstein unterwegs, was durch Fotodokumente belegbar ist. Am 31. 8. 1992 kam sie ins Museum und erhielt dort etwa 1995 zu Demonstrationszwecken erst wieder eine Giesl-Saugzuganlage. Für den aktiven Einsatz des ansonsten ausgezeichneten Modells muss die Bw-Beschilderung geändert werden. Wer könnte diese fachgerecht in „Karl-Marx-Stadt" ändern? Wäre es denkbar, bei der Firma Gützold für das Ersatzteil Führerhaus (49200-03) eine zusätzliche Serie mit der richtigen Beschriftung aufzulegen?

Dr. Bernd-Wolfgang Zweig, 63150 Heusenstamm

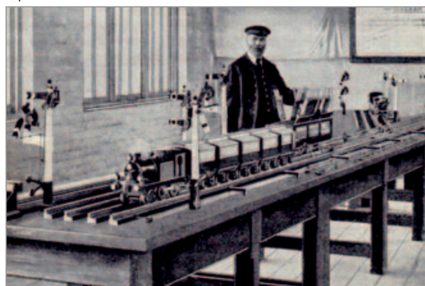
Nicht von Pappe

Betrifft: Bahnwelt aktuell, „Schienen-Pappe", Heft 12/2008

Die Überschrift ist völlig unzutreffend, da das Gleiskraftrad keine duroplastbeplankte Karosserie (im Volksmund respektlos „Pappe" genannt) wie der Pkw Trabant besitzt.

Thomas Böttger, E-Mail

Repro: M. Mannske



Das neue Universum: „Zur Ausbildung der Weichensteller gibt es...Weichenstellerschulen, in denen der Betrieb an großen Modellen geübt wird."

Stellwerkstechnik

Betrifft: „Die Professoren-Bahn", Heft 12/2008

Endlich mal ein Beitrag, der sich mit dem Thema Eisenbahn-Betriebslabor, Lehrstellwerk und Betriebsfeld beschäftigt. Drei Begriffe für eine mit original Stellwerkstechnik gekoppelte Modellbahnanlage. Den für mich ältesten Beleg für solche Anlagen fand ich in einem Buch von 1908.

Matthias Manske, E-Mail

Schienenbus-Disko

Betrifft: Bahnpost, „Guter Einfall", Heft 11/2008

Die Disko befindet sich nicht in Wesselburen, sondern in Tiebensee. ***Ernst-Otto Mewes, 25779 Hennstedt***



Außerdem erschienen

Kartenschmuck

Sächsischer Schmalspurbahnkalender 2009. Bildverlag Böttger, Witzschdorf 2008. ISBN 978-3-9806606-0-5, 13 Blatt, 1 Sw-, 12 Farbabb.; Preis: Euro 6.
Ob Dampf-, Diesel- oder sogar E-Lok, die Motive gehen Thomas Böttger auf Sachsens schmaler Spur so schnell wohl nicht aus. Der Mix aus Historischem und Aktuellem erfreut auch in diesem neuen Postkartenkalender.

• **Jahresbegleiter mit Grußpotential**

Stierkämpfer

Stars der Schiene. Der Taurus 2009. Europmedia-Verlag, Irsee 2008 (Bestellung über VG Bahn, Best.-Nr. 102115). Spiralkammbindung, 13 Blatt, 13 Farbabb.; Preis: Euro 14,90.
Unter den Neubaulokomotiven genießt der Taurus ob seines charakteristischen dynamischen Aussehens einen ganz besonderen Ruf und hat inzwischen auch seine feste (EM-)Fangemeinde.

• **Moderner Wandschmuck**

Alpenblicke

Bahnen & Berge 2009. Europmedia-Verlag, Irsee 2008 (Bestellung über VG Bahn, Best.-Nr. 102116). Spiralkamm-bindung, 13 Blatt, 13 Farbabb.; Preis: Euro 14,90.
So schnell ändern sich die Zeiten auch in den Alpen: Was in den 90er-Jahren noch renommierte Eisenbahnfotografen ablichteten, ist in aller Regel heute schon nicht mehr zu wiederholen.

• **Dekorativer Erinnerungswert**

Modellauto-Kalender

Wiking 2009. Alpha-Edition, Kiel 2008. 28 Seiten, 13 formatfüllende sowie 31 kleine Farbaufnahmen; Preis: Euro 5,00.
Der aufs ausgeklappte Aufhängen angelegte Jahresbegleiter gibt in den Farbaufnahmen von Boris Rommer einen Überblick über die Neuheiten 2008 der Berliner Modellautokonstrukteure.

• **Für Wiking-Liebhaber**

Wagen-Werk



Stefan Carstens: Güterwagen, Band 5; Rungen-, Schienen- und Flachwagen. Miba-Verlag, Nürnberg 2008. ISBN 978-3-89610-248-5, 192 S., 546 Sw-, 88 Farb-Abb.; Preis: 40 Euro.

■ Ein Grund, weshalb auch viele ausländische Modellbahner nach deutschem Vorbild bauen, ist die sehr gute Fahrzeug-Dokumentation. Diese verdanken wir Experten wie Stefan Carstens, der nun Band 5 der Güterwagen-Reihe vorlegt. Wie die Vorgänger-Bände besticht auch der über Rungen-, Schienen- und Flachwagen durch eine Vielzahl Zeichnungen und Fotos und vor allem durch einen akribisch recherchierten Text. Es wären allerdings auch Angaben zu den DR-Wagen wünschenswert. Modellbahnern bietet das Buch ein Füllhorn an Informationen zum Umbau von Modellen. Noch interessanter sind freilich die Anregungen zur Beladung, die man quasi nebenbei erhält. *yo*

● ***Fazit: Standardwerk für Modellbahner und Güterwagenfans***

Der Zauber der Bergwelt



Klaus Eckert: Tirol. Bahnen und Landschaften. Europmedia-Verlag, Irsee 2008 (Bestellung über Verlagsgruppe Bahn). ISBN 978-3-940262-01-1, 160 Seiten, 8 Sw-, 331 Farbabb.; Preis: 39 Euro.

■ Nicht, dass dem Rezensenten hinterher Klagen zu Ohren kommen: Selbst diejenigen, die normalerweise den Bergen, zumal dem Hochgebirge nichts abgewinnen können, werden schon beim ersten Blick in dieses opulente Werk dem Zauber der Tiroler Berg- und Bahnwelt nicht mehr entrinnen! Klaus Eckert, der den Großteil der exzellenten Farbaufnahmen selbst beisteuerte, ist mit diesem wunderbaren Bildband einmal mehr ein großer Wurf gelungen. Die landschaftliche und eisenbahntechnische Vielfalt, eingefangen und nach Strecken übersichtlich gegliedert vom Arlberg bis zum Filzenpass, vom Karwendel bis nach Süd- und Osttirol, begeistert garantiert auch hartnäckige Flachland-Tiroler. *hc*

● ***Fazit: Prächtiger Bildband, herrliche Aufnahmen der letzten 20 Jahre***

Fernseh-Fieber

Riogrande-Video: DVD Modellbahn TV 1, 2, 3, Freiburg 2008. Laufzeiten: 46 - 54 Min.; Bestellung: VG Bahn, Tel. (08141)534810, www.riogrande.de; Preis: 14,80 Euro (Ausgabe 1: 10,00 Euro).

■ Es gibt beim Modellbau Dinge, die sollte man gesehen haben, findet auch der bekannte Fernseh-Moderator Hagen von Ortloff, der durchs Programm von Modellbahn TV führt. So lässt sich beispielsweise die Gestaltung von Felsen besonders verständlich in bewegten Bildern erläutern. Darum darf der Zuschauer stets Modellbauern der Extraklasse wie Georg Kerber oder Michael Robert Gauß über die Schulter schauen. Wie scheinbar durch Zauberei beim Zubehör-Spezialisten Noch aus einer Kunststoff-Platte ein Fertiggelände entsteht, wird auf der ersten DVD erläutert. Interessanten Triebfahrzeug-Modellen und pfiffigen Anlagen ist ebenfalls eine längere Sequenz gewidmet. Selbstverständlich wird auch bei Modellbahn TV derselbe hohe Anspruch an Bild- und Tonqualität gestellt wie bei der bekannten TV-Sendung Eisenbahnromantik oder bei Riogrande-Videos. Das breite Themenspektrum sorgt dafür, dass man sich Modellbahn TV immer wieder ansieht. Wegen der sehr guten Aufnahmequalität lässt sich nach Standbildern gut arbeiten. *yo*



● ***Fazit: Unterhaltsames Pflichtprogramm***



Werrabahn-Geschichte

S. Dietsch, S. Goldschmidt, H. Löhner: Die Werrabahn. Die Geschichte der längsten Nebenfernstrecke Deutschlands. Eisenbahn-Fachbuch-Verlag, 2008. ISBN 978-3-9810681-3-9, 256 S., 573 Sw-Abb.; Preis: 39,80 Euro.

■ Die Werrabahn ist nicht nur die längste Nebenfernstrecke Deutschlands, sondern verbindet auch das legendäre Raw Meiningen mit der großen weiten Welt. Die Entstehung der Bahn wird knapp und erfreulicherweise ohne seitenlangen Abdruck irgendwelcher Schriftwechsel aus der Frühzeit abgehandelt. Stattdessen steht der Betrieb im Mittelpunkt. Von diversen größeren Stationen sind Gleispläne, teils auch Zeichnungen der Empfangsgebäude, in jedem Fall aber Fotos enthalten. Der angenehm lesbare Text ist sorgfältig recherchiert. Besonders Modellbahner werden sich über die Anzahl historischer Aufnahmen freuen, die zum Nachbau vieler Gebäude einladen. Da das Buch von bleibendem Wert ist, hätte sich der Rezensent zumindest bei den Kapiteln über DB AG und Privatbahnen das eine oder andere Farbfoto gewünscht. *yo*

● ***Fazit: Fundierte Chronik***

Mit der Kultlok durchs Jahr

Stars der Schiene. Baureihe 103 2009. Europmedia-Verlag, Irsee 2008 (Bestellung über VG Bahn, Bestell-Nr. 102114). Spiralkammbindung, 13 Blatt, 13 querformatige Farbaufnahmen; Preis: 14,90 Euro.



■ Einst der Bundesbahn-Star im lokbespannten Premium-Schnellzugverkehr mit Hochgeschwindigkeitsattitude, heute die Kult-E-Lok nicht nur einer einzigen Generation von Eisenbahnbegeisterten: Die 103 hat wegen ihrer zeitlosen Eleganz, gegen die selbst das Verkehrsrot samt Lätzchen letztlich nichts ausrichten konnte, von ihrer Faszination nichts verloren. So dürfte auch der neue großformatige Wandkalender seine Abnehmerschar finden, zumal bekannte Eisenbahnfotografen wie Klaus Eckert, Michael Hubrich oder auch Dieter Kempf aus ihren Archiven weitere Fotoschätze gehoben haben. Dass das September-Blatt aus der 103-Reihe tanzt, dürfte die Fans besonders freuen, zeigt es doch die Vorserien-E03001 bei Altenbrunslar im Schwalm-Eder-Kreis. *hc*

● ***Fazit: Schönes Geschenk nicht nur für 103-Fans***

Sisyphos-Werk

Karl A. Richter, Georg Ringler: Europäische Privatbahnen 08/09. DVV Media/Eurailpress, Hamburg 2008. ISBN: 978-3777103839, 832 Seiten; Preis: 94 Euro.



■ Die Informationsflut auf den 832 Seiten ist gewaltig: Adressen, Strukturen, wichtigste Informationen zur Unternehmensgeschichte und ein Verzeichnis der Triebfahrzeuge der Privatbahnen vieler Länder Europas, unter anderen Deutschlands, der Schweiz und Österreichs, auf einen Blick. Wer dieses Buch in die Hand nimmt, dem fällt unmittelbar der Sisyphos aus der griechischen Mythenwelt ein. Mit großer Akribie tragen die Autoren ihre Daten zusammen und am Tag der Veröffentlichung des Buches beginnt die Arbeit von neuem. In der heute extrem schnelllebigen Bahnbranche sind die jährlichen Veränderungen beträchtlich. Dennoch ist dieses Buch für alle, die sich für Privatbahnen interessieren und den stattlichen Preis nicht scheuen, ein echtes Standardwerk. Der Preis erklärt sich aus der sicherlich nicht allzu hohen Auflage, dem enormen Produktionsaufwand und der raschen Veralterung des Buches. *al*

● ***Fazit: Gut, dass solch ein Buch noch möglich ist***

Auch Landadel verpflichtet

Teil 1

Das hat nicht jeder: Zum Nachbau eines für Westfalen typischen Herrenhauses in H0 regt Matthias Fröhlich an.

Schmuckstück: Das H0-Modell hat das Herrenhaus des alten Ritterguts Groß-Engershausen in Preußisch Oldendorf zum Vorbild.



Eines ist sicher. Nein, nicht die Rente, sondern dieses: Wer sich eingehender mit Architektur beschäftigt, wird schnell feststellen, dass ungeachtet bestimmter dominanter Stilmerkmale jede Region mehr oder weniger typische Erkennungszeichen des Gebäudebaus besitzt, die – vielleicht – durchaus auch etwas über den dort heimischen Menschenschlag auszusagen vermögen. Ob dies ebenfalls für das auf den ersten Blick eher nüchtern wirkende Fachwerk des Herrenhauses Groß-Engershausen zutrifft, sei dahingestellt.

Langjährige Leserinnen und Leser des MODELLEISENBAHNER wissen, dass es mir gerade dieser Architekturtypus und insbesondere die Landschaften Westfalens angetan haben. Warum das so ist? Dies kann ich als waschechter Badener nur verschmitzt mit „persönlichen Beziehungen" beantworten. Jedenfalls verfolgte mich der Wunsch nach einer westfälischen Modellbahnanlage wieder einmal buchstäblich bis in den Schlaf.

Typisch für diese Region sollte jedes einzelne Segmentthema sein. Und was ist typischer für Westfalen als eine Wasserburg oder ein Wasserschloss?

Lange suchen musste ich nicht: Das von einer Gräfte umgebene Herrenhaus des alten Ritterguts Groß-Engershausen in Engershausen, einem Stadtteil Preußisch Oldendorfs im ostwestfälischen Kreis Minden-Lübbecke, hatte mich schon vor Jahren tief beeindruckt. Der ursprünglich verputzte, zweigeschossige spätbarocke Fachwerkbau aus dem letzten Viertel des 18. Jahrhunderts präsentierte sich zeitweilig nach einer Renovierung mit freigelegtem Fachwerk auf der Ehrenhofseite. Genau dieser Zustand sollte als Vorbild für das H0-Modell dienen.

Eine gewisse Erleichterung bei den Modellbauarbeiten

versprach der Umstand, dass das Herrenhausmodell keine durchgestaltete Rückseite benötigte, da es direkt an der Hintergrundkulisse seinen Platz finden würde. Diese Sparmaßnahme sollten potentielle Nachbauer und -bauerinnen sowie vom hier vorgestellten Bauvorhaben für eigene Kreationen Inspirierte nicht unberücksichtigt lassen.

Ausgerüstet mit Fotos, Plänen, Grundrissen und Informationen geht es zunächst an die Anfertigung maßstäblicher Zeichnungen, die anschließend auf die Bauteile, im vorliegenden Falle einen Millimeter dünne Polystyrolplatten, zu übertragen sind. An Baumaterialien werden außerdem verschiedene Evergreen-Profile, 0,4-mm-Polystyrolplatten, Auhagen-Dachplatten, Kupferdraht, klares Polystyrol für die Fensterscheiben und Kunststoffkleber sowie Farben, beispielsweise von Elita, benötigt.

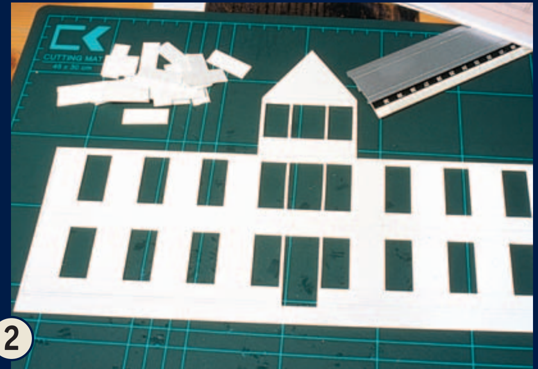
Sind die Gebäudemaße mit einem feinen Druckbleistift auf die Polystyrolplatten übertragen, schneidet man Fenster- und Türöffnungen mit dem Skalpell aus. Einem späteren Verzug der Bauteile kann man beispielsweise vorbeugen, indem man jedes Wandsegment dreimal herstellt. Während die Höhe jedes Mal unverändert bleibt, wird die Breite der zweiten Platte beiderseits um je einen, die der dritten um je zwei Millimeter gekürzt (vgl. Abbildung 7).

Vorteil: So braucht man nicht auf Gehrung zu schneiden, gewinnt zusätzliche Klebefläche und Stabilität, verhindert Spalten und erhält eine exakte rechtwinklige Ausrichtung des Baukörpers. Die Schichtbauweise verhilft zudem Fensteröffnungen zu mehr Plastizität.

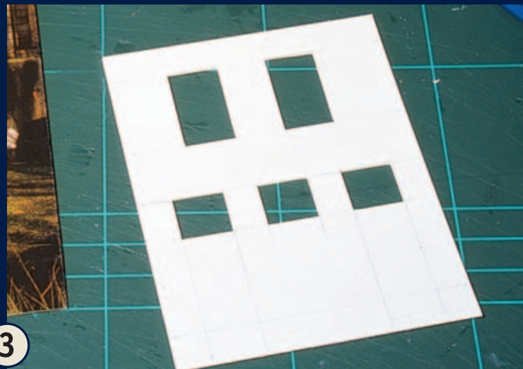
Der Anbau auf der rechten Hoffrontseite wird wie beim →



1 **Zunächst werden anhand von Fotos, hier aus einem alten Bildband, maßstäbliche Zeichnungen erstellt.**



2 **Nach Übertragung der Maße auf Polystyrol schneidet man Fenster und Türöffnungen mittels Skalpells aus.**



3 **Wie beim Vorbild-Herrenhaus wird der die Front erweiternde Anbau als separater Teil angefügt.**



4 **Das Fachwerk entsteht aus dünnen Kunststoffleisten von Evergreen, passend gekürzt und aufgeklebt.**



5 **Für die Freitreppe bietet sich ein Teil aus dem Faller-Treppenset an, das allerdings zu kürzen ist.**



6 **Zwecks Stabilisierung der Dachkonstruktion empfiehlt sich eine Mehrfachherstellung der Giebelprofile.**



7 **An den Fachwerkseiten schließen die Fenster fast bündig mit der Wand, beim Anbau dagegen nicht.**



8 **Sind die Wandteile exakt rechtwinklig verklebt, folgt der Einsatz der stabilisierenden Giebelprofile.**

Aufwendig, aber schön: Sprossenfensterrahmen

Vorbild nachträglich erstellt und dem übrigen Gebäudekorpus angefügt.

Nach Fertigstellung aller Wandteile ist die Gestaltung des Fachwerks an der Reihe. Zwei Millimeter breite Evergreen-Leisten (# 114) werden auf die angezeichneten Fachwerkflächen gelegt und passend gekürzt. Nach und nach entsteht so ein Balkengerüst, das schon etwas dem Aufbau eines Resin-Modells ähnelt. Auch für die Fenster- und Türstürze sowie -laibungen eignen sich die Evergreen-Leisten vorzüglich.

Die wohl insgesamt aufwendigste Arbeit folgt nun: Die Herstellung der Sprossenfensterrahmen. Die Maße der Fensteröffnungen sind auf 0,4 Millimeter dünne Polystyrolplatten zu übertragen und jede einzelne Sprosse ist aufzuzeichnen. Anschließend wird mit einer sehr scharfen Klinge jedes Gefach einzeln ausgeschnitten. Zugegeben, nach etwa der Hälfte der Fenster können sich schon mal ernstere Bedenken ob der Sinnhaftigkeit eines solchen Aufwands einstellen. Doch sind erst einmal alle Rahmen fertig und eingesetzt, entlohnt der Anblick und der psychologische Erfolgsbeweis der eigenen Standfestigkeit für all die Mühe.

Übrigens sollte auch die Verglasung mit dem transparenten Polystyrol nicht auf die leichte Schulter genommen werden. Allzu schnell kann nämlich der auf die Sprossen aufgetragene Kleber die Scheibenimitate verschmieren.

Um der Feinmotorik eine Pause zu gönnen, empfiehlt sich zwischendurch die Anfertigung der aus Stabilisierungsgründen mehrschichtigen Giebelprofile mit Querwandansätzen (siehe Abbildung 6 und 8). Die Aussparungen dienen der besseren Zugänglichkeit sowie der Gewichtsreduzierung.

Die Freitreppe stammt aus dem Treppenset von Faller (# 180519). Sie ist auf die passende Breite zu bringen, wobei für die Kaschierung des mittigen Schnitts beispielsweise Plasto-Spachtel von Revell geeignet ist. Er kommt auch für die Gestaltung des Gebäudesockels zum Einsatz. Er wird mit einem Spatel dick aufgetragen und nach dem Trocknen mit Schleifpapier geglättet.

Beige Elita-Farbe, versetzt mit viel Mattierungspulver, aber nur wenig Verdünner, eignet sich für einen ersten Anstrich der Wandflächen. Nach deren Trocknung ist mit feinem Pinsel und ruhiger Hand das Mattschwarz des eigentlichen Fachwerks aufzutragen und die filigrane Balkonbrüstung von Bavaria dezent zu altern.

Matthias Fröhlich/hc

Teil 2 in der März-Ausgabe


9
Mit die aufwendigste Arbeit beim Herrenhausbau in H0 ist die Fertigung der Sprossenfensterrahmen.


10
Für die Fensterstürze und -laibungen eignen sich vortrefflich übereinandergeklebte Evergreen-Leisten.


11
Das Sockelband entsteht aus nicht zu sparsam aufgetragenem Plasto-Spachtel von Revell.



12
Mit Mattierungspulver und wenig Verdünner gemischt wird die Elita-Farbe mit dem Pinsel aufgetragen.


13
Die Fachwerkhölzer imitierenden Kunststoffprofile erhalten die vorbildgetreue Farbgebung in Schwarz.


14
Die filigrane Balkonbrüstung aus dem Sortiment von Bavaria wird mit ganz wenig Farbe dezent gealtert.

Fotos: Fröhlich

AUS DER IDEENKISTE

Kupplungs-Seil

An Wagen mit kulissengeführter Kurzkupplung muss mitunter die Spannfeder ausgetauscht werden. Diese kleine Feder lässt sich besser montieren, wenn man vorher einen Zwirnsfaden durchfädelt, zur Schlaufe knotet und über die Hand verlegt. So ist es sicher, die eventuell davonspringende Feder wiederzufinden. Nach erfolgter Montage wird der Faden einfach herausgezogen. Die Methode gilt auch für die Montage von Waggonbausätzen. So braucht man die kleinen Federn nie auf dem Fußboden zu suchen. *Eckhard Siegel*

Kabel-Halm

Mit Hilfe von Trinkhalmem gelingt eine saubere und übersichtliche Verkabelung unterhalb, aber auch oberhalb der Modellbahnanlage.

Zum Verlegen von Stromkabeln auf und unter Modellbahnanlagen gibt es sicher unzählige Möglichkeiten. Mit dem Bau eines Schaltpultes waren in meinem Falle am Ende 29 Ausgänge für Weichentaster, LED, Entkupplungstaster und so weiter vorhanden. Für jede Kategorie wurde eine eigene Kabelfarbe (zum Beispiel Gelb für LED) verwendet. Und da kam die Idee: Durch einen Trinkhalm werden mehrere Kabel hindurchgezogen. Verwendet man Trinkhalme mit Knickmöglichkeit, entsteht sogar eine ordentliche Abwinklung. Auch kann für die jeweilige Kabelfarbe ein farblich passender Trinkhalm gewählt werden. Bei Litzen mit 0,14 mm² Querschnitt ließen sich zehn Kabel noch bequem durchschieben. Als Befestigung unter der Anlage wurden Kabelhalter aus dem Baumarkt mit 7 mm Durchmesser gewählt. Darin liegen die Kabelhalme ordentlich und sind auch noch verschiebbar. Diese Art Kabelverlegung lässt auch weitere Ideen für die Verlegung auf Modellbahnanlagen zu. Denkbar sind Gas- oder Fernwärmeleitungen: Warum sollen da nicht Stromkabel hindurchgehen? *Thomas Köhler*

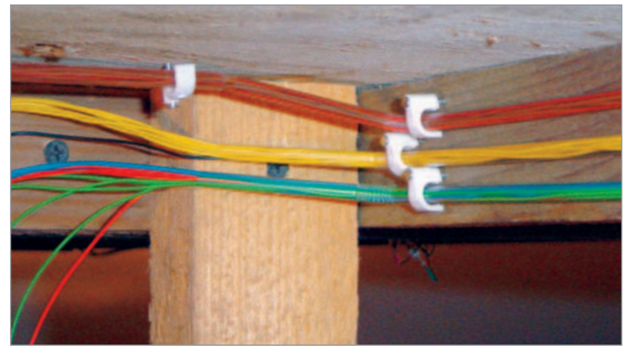


Foto: Köhler

Sauber sind die Kabelstränge aus Trinkhalmen und Kabelhaltern.

Es werde Bahnsteig-Licht!

Material aus Bastelläden und Online-Shops dient der Herstellung einer wirklichkeitsnahen Bahnsteigbeleuchtung im Modell.

Man benötigt Messingstäbe (1 mm Durchmesser) aus dem Bastelladen, Mikroglühlampen (Conrad, Best.-Nr. 727091), Pailletten (kleine Aufnähplättchen aus Plastik; im Bastelladen) und abgezogene Isolierung von Klingeldraht. Die Drähte der Mikroglühlampen werden so durch die Pailletten geschoben, dass sie weit auseinanderstehen, und rechtwinklig abgebogen. Die Paillette wird von innen mit Silberbronze oder weißer Farbe, außen in Schwarz gestrichen. Ein Tupfer Farbe oder Leim isoliert die Drähte. Die abgezogene Isolierung wird so über die Enden geschoben, dass ein Stück Draht frei bleibt. Der Abstand der Drahtenden richtet sich nach dem Abstand der Messingstäbe. An diese werden die Glühlampen gelötet. Die Kabel werden ebenfalls angelötet und an den Dachträgern nach unten geführt. Silbern lackiert, imitieren sie Fallrohre. Bei Verwendung von LED sind Vorschaltwiderstände (560 Ohm) vorzusehen. *Dr. Wieland Stock*



Der Aufbau der Beleuchtung: Links die eingezogenen Messingstäbe mit den verlöteten Glühlampen, rechts die Einzelteile.



Fotos (2): Stock

Licht unterm Bahnsteigdach: Zur Demonstration der Wirkung wurde hier nur ein kurzes Dachsegment auf den Bahnsteig gestellt.

Gutes Geld für Ihren Tipp

Kennen Sie einen praxiserprobten Tipp oder einen guten Trick für den Modellbahnbau? Dann schicken Sie ihn uns als E-Mail oder per Post – jeder veröffentlichte Tipp wird mit 13 Euro honoriert. Wenn Sie ein druckbares Foto (ideal sind ein gutes Digitalbild oder Dia, auch ein kontrastreicher Papierabzug eignet sich; unbrauchbar sind Polaroidfotos) mitsenden, honorieren wir das mit weiteren 25 Euro. Wir bitten um Verständnis dafür, dass Eingangsbestätigungen nicht verschickt werden können. Bitte geben Sie unbedingt Ihre Bankverbindung und für Rückfragen Ihre Telefonnummer oder E-Mail-Adresse an. Rücksendungen erfolgen nur auf Wunsch und mit beigelegtem, frankierten Rückumschlag.

Die Adresse:
MODELLEISENBAHNER
Stichwort: Basteltipps
Biberacher Str. 94
88339 Bad Waldsee
E-Mail: redaktion@modelleisenbahner.de



Artemanos-Modellbaumseminar, Teil 1

Der Weg ist das Ziel: Unser exklusiver Kurs setzt neue Maßstäbe im Landschaftsmodellbau mit Vegetation, naturnah wie noch nie.

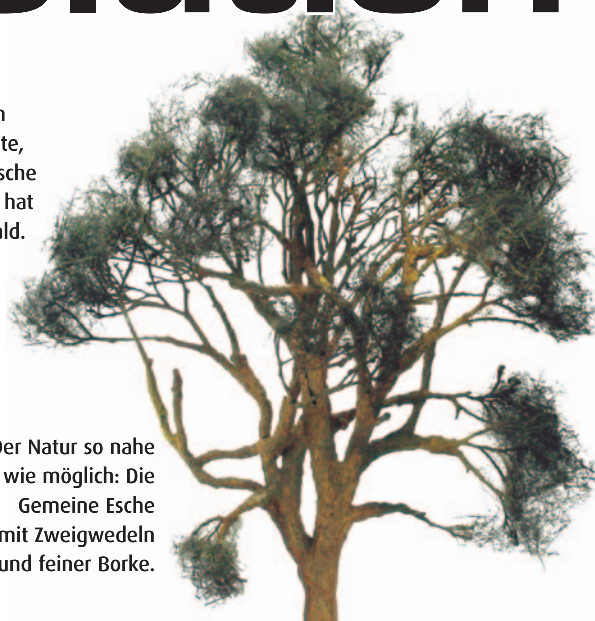


Joachim Schulz, genannt Josh, gibt sein Können erstmals weiter.

Die grüne Revolution



Auf höchstem Niveau: Feinste, zudem elastische Zweigspitzen hat der Winterwald.



Der Natur so nahe wie möglich: Die Gemeine Esche mit Zweigwedeln und feiner Borke.

Hallo, Modellbahnbegeisterte und Dioramenbau-Fans!

Wenn wir in einem Hubschrauber im Tiefflug über Landschaften, Dörfer und Städte fliegen würden, stellten wir alsbald fest, dass selbst in vielen Stadtkernen dichte Vegetation mit Büschen und Bäumen das Bild bestimmt.

Genau in dieser Tiefflughöhe gleitet unser Blick auch über Modellbahnanlagen und Dioramen, wenn wir nicht gerade in die Hocke gehen. Vergleichen wir nun das Erscheinungsbild unserer Miniaturwelten mit Luftaufnahmen der Wirklichkeit, stellen wir auf ersteren allzumeist einen deutlichen Mangel an Vegetationsdichte, insbesondere der kleineren Bäume und Sträucher, fest.

Das hat zwei Ursachen. Zum einen entsprechen die preiswerten Serienbäume nicht dem Qualitätsstandard, den wir inzwischen bei Fahrzeug- und Gebäudemodellen gewohnt sind, und müssen relativ aufwendig nachveredelt werden. Zum anderen sind die auf dem Markt befindlichen guten Baummodelle berechtigterweise teuer, so dass ständig eine Gewissensentscheidung zwischen einem schönen Baum oder doch lieber einem Fahrzeug, einem Hausbausatz oder einem Elektronik-Bauteil gefordert ist.

Das wird nun anders, denn mit dem Kursstart exklusiv für Sie, liebe Leserinnen und Leser des MODELLEISENBAHNER, beginnt ein neues, grünes Modellbahnzeitalter!

Das Artemanos-Modellbaumseminar (AM) revolutioniert den Landschaftsmodellbau. Und Sie sind von Anfang an dabei, Ausgabe für Ausgabe. Sie gehen mit auf die Reise in ein wirklich grünes Modellbahnland. Eine Reise, an deren Ende Sie selbst über alle Kenntnisse, Techniken und das Materialwissen verfügen, um ihr eigenes, der Natur unmittelbar abgeschautes Miniaturreich zu gründen.

Erklärtes Ziel: Supermodelle zu geringen Kosten

Die eigene Herstellung von Supermodellen bei geringen

Schneetraum: Ganz in Weiß und doch filigran zeigt sich die Vegetation im Winterkleid.

Materialkosten ist unser Ziel. Und das werden wir gemeinsam erreichen!

Das Verfahren ist in gut zehnjähriger Entwicklungszeit entstanden, gereift und praxiserprobt. Das Bild von den Winterbäumen (S. 52 lks. o.) soll einen Vorgeschmack und die Richtung geben. Solch entlaubte Bäume, ohne verdeckende Schneekappen, mit filigranen und elastischen Zweigspitzen suchen ihresgleichen.

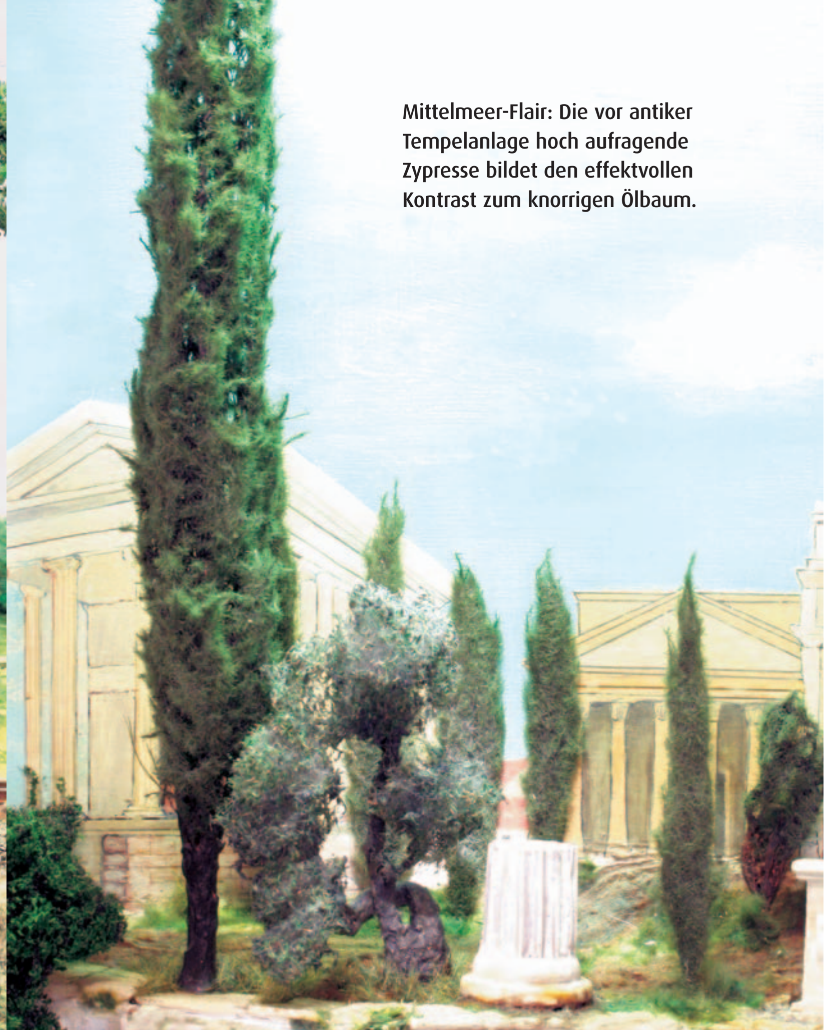
Wie detailliert und auch botanisch präzise solche Modelle schließlich sein können, zeigt die Einzelaufnahme (S. 52 r.) der spätherbstlichen Gemeinen Esche (Fraxinus excelsior): Nicht nur die feinen Wedel der Zweigspitzen, sondern auch die braunbeigen längsgerippten, feinen Borken von Stamm und Ästen entsprechen dem natürlichen Vorbild.

Solch anspruchsvolle Konstruktionsweise ist die Basis für die unterschiedlichsten Modellbäume. Von Jungbäumen und Baumveteranen derselben Baumart über das Aussehen der Bäume an trockenen oder feuchten Standorten bis zu jahreszeitlichen Unterschieden von der Blüte bis zum Laub- →



Geht im Frühjahr Joshs Blick vom Hof über die Weide bis zum Wald, träumen die Bäume von künftigem Laub.





Mittelmeer-Flair: Die vor antiker Tempelanlage hoch aufragende Zypresse bildet den effektvollen Kontrast zum knorrigen Ölbaum.

Wiedergabe von Zuständen: Die alte Silberweide (Salix alba) am Bahndamm leidet offensichtlich unter akutem Wassermangel.

fall ist alles darstellbar und selbstverständlich in allen gängigen Nenngrößen ab dem Maßstab 1:220 für die Z-Spur.

Dabei wird eine bisher nicht gekannte Vorbildtreue erreicht: Durch Nachbildung der genauen Wuchsform, der Borkenstruktur und -farbe sowie des passenden Laubs für jede Baumart entsteht diese filigrane Präzisionsarbeit.

Der Modellbaum verliert mit dem AM seine nebensächliche Bedeutung, denn nun wird Wirklichkeit, wovon man bislang kaum zu träumen wagte. Als landschaftsgestaltendes Merkmal erster Ordnung verdient der Bewuchs seinen Platz als selbstständiges Modellobjekt von hohem Rang, einem beeindruckenden Empfangsgebäude oder einer hochdetaillierten Dampflokomotive ebenbürtig.

Einfachere Bäume, gleichwohl schöne Unikate, für die Hintergrundgestaltung werden natürlich nicht vergessen. Auch dabei wird gelten: Nur wer die Vegetation beherrscht, der beherrscht wirklich die Landschaftsgestaltung!

Als pensionierter Realschullehrer für Werken und Kunst verspreche ich Ihnen eine fachlich fundierte und methodisch durchdachte Anleitung für Ihren nachhaltigen Erfolg.

In meiner Kunstwerkstatt bin ich in jeder Hinsicht von Bäumen umgeben, die mich gerade im Winter mit ihren kahlen Zweigen stets daran erinnern, ihre Wuchsform zu beachten. Sie ist der Charakter der Bäume, ihr Erscheinungsbild, das die Baumart erkennbar macht. Geht im Vorfrühling mein Blick vom Hof über die Weide zum Waldrand, dann ist mir, als träumten die noch schlafenden Bäume davon, bald wieder ihr grünes Blätterkleid zu tragen.

Na ja, sagen wir besser, fast alle Bäume werden wieder grün. Bei der großen Holland-Linde (Tilia vulgaris) auf der Weide (S. 53 und S. 55 r. u.) bedarf es wohl noch einiger gestalterischer Eingriffe, um sie zu belauben. Doch selbst der halbfertige, winterkahle Baum, noch ohne Zweigspitzen, braucht den unmittelbaren Vergleich mit echten Bäumen auf denselben beiden Fotos nicht zu scheuen. Und Hand aufs Herz: Haben Sie´s auf Anhieb erkannt, dass es sich um ein Modell, hier im Maßstab 1:32, handelt? Mit 60 Zentimetern Höhe entspricht es einem Originalbaum von 19,2 Metern.

Täuschend echt: Holland-Linde auf der Weide

Versprochen: Solche Erfolge in Ausstellungsqualität werden wir im Verlauf des Seminars gemeinsam erzielen.

Zur Appetitanregung möchte ich Ihnen einige beispielhafte Ergebnisse auf dieser Doppelseite zeigen und erläutern.

Auf einen Blick

Josh, mit bürgerlichem Namen Joachim Schulz, lebt im ländlichen Niedersachsen. In seiner Kunstwerkstatt mit Blick übern Hof auf Weiden und Wald hat er in zehnjähriger Entwicklungsarbeit ein Verfahren zur Reife gebracht, das eine gestalterisch anspruchsvolle Modellvegetation bei geringen Materialkosten ermöglicht. Der ursprünglich für seine beleuchteten Dioramenbilder entwickelte System-Modellbaumbau erlaubt die detaillierte, botanisch präzise Realisierung in allen Nenngrößen.



Herbststimmung: Teilentlaubt zeigt sich die Sargents-Kirsche (Prunus sargentii) als dekorativer Künstlerbaum in Museumsqualität.



Von dauerhafter Trockenheit deutlich gezeichnet ist diese Schwarzerle (Alnus glutinosa). Gut geht es dagegen dem Wacholder daneben.

So können Sie sich buchstäblich ein Bild davon machen, was Sie erwarten dürfen.

Die vor dem antiken Tempelkomplex hoch aufragende Zypresse (Cupressus sempervirens) hat eine lichte, leicht durchsichtige Krone, aus der vorbildgetreu einzelne Zweige abstehen. Selbst die Benadelung ist erkennbar. Der uralte, knorrige Ölbaum (Olea europea) daneben scheint seine feinen Zweige mit silbergrauem Laub leicht im Wind vom Mittelmeer her zu wiegen. Der Gemeine Wacholder (Juniperus communis) entfaltet im Hintergrund seine typische Wuchsform.

Die Detailtreue unserer Bäume geht aber noch weiter. So werden wir nicht nur verschiedene Altersformen ein und derselben Baumart darstellen können, sondern die individuelle, von Standortbedingungen und sonstigen Umwelteinflüssen abhängige Befindlichkeit der Bäume äußerst realistisch wiedergeben.

Die alte Silberweide (Salix alba) am Bahndamm beispielsweise leidet unter akutem Wassermangel. Die feinen, blassgrünen Zweigspitzen haben bereits viel von ihrem Laub in der spätsommerlichen Hitze verloren. Zu Füßen der Silberweide vegetieren einige halbtrockene Rohrkolben (Typha latifolia) vor sich hin.

Unter dauerhafter Trockenheit stöhnt die Schwarzerle (Alnus glutinosa). Sie hat ihre feinen Zweigspitzen gar nicht richtig ausbilden können und treibt das Laub aus den Ästen. Es scheint nur eine Frage der Zeit, bis deutliche Trockenschäden sichtbar werden. Dem genügsamen Wacholder geht es dagegen sichtlich besser. Auch die Bäume im Hintergrund haben offenbar Standortvorteile.

Apropos Hintergrund: Auch solche Reliefbäume, direkt auf der Kulisse fixiert, werden wir bauen.

Aber halt, wollte ich alle Möglichkeiten auf einmal vorstellen, kämen wir wahrscheinlich in absehbarer Zeit überhaupt nicht zur Praxis.

Den Eigenbau von Bäumen in drei Qualitätsstufen wird das Modellbaumseminar vermitteln: Einfachbäume, Basisbäume, Künstlerbäume.

Die Einfachbäume mit ungefährer Wuchsform, einfach herzustellen, kommen beispielsweise in dichtem Waldbestand zum Einsatz. Die Basisbäume dagegen haben bereits individuellen Charakter und eignen sich für kleinere Gruppen. Die Künstlerbäume als Krone der Schöpfungen sind solitäre Unikate.

Bis zum nächsten Mal!

Josh/hc



Fotos: Joachim Schulz

Haben Sie es bemerkt? Das Bild auf der Seite 53 unten zeigt keinen echten, sondern einen Modellbaum!

Teil 2 Es geht aufwärts: Nachdem die Jöhstädter Lokschuppenwände soweit stehen, rückt auf unserem H0e-Diorama vollständiger Eigenbau in den Vordergrund.

HOCH-LAGE

Zwar als filigrane Augenweide, doch leider eben wenig zweckmäßig erscheint dem Betriebsmodellbahner jene von Makamo-Konstrukteur Walfried Fehse erdachte detaillierte Dachstuhl-Lösung. Schließlich muss man ja auch ungehindert in den Innenraum des Heizhauses gelangen können, um die Gleise zu reinigen respektive Glühlämpchen zu erneuern. Warum also sollte der Modellbahner unter hohem Zeit- und Geduldsaufwand direkt auf den Wänden einen Dachbalken-Verhau aufbauen, welcher im Grunde doch nur hinderlich wäre und obendrein auch noch kaum zur Geltung käme? So entschieden wir uns letztlich zum Selbstbau einer äußerst stabilen, komplett abnehmbaren Dachkonstruktion auf Basis zwei Millimeter starker Graupappe. Ausschließlich die äußeren Abmessungen dieser neuen, mittels Schneidemaschine exakt in Form gebrachten Dachteile wurden dem Bausatz entlehnt. Die zweiten, inneren Lagen entsprechen den Abständen zwischen den Wänden und dienen somit als Fixierung gegen ungewolltes Verrutschen. Deren Bereiche über den Lokomotivständen werden mit senkrecht stehenden und folglich schmalseitig verklebten Pappstreifen, welche zudem die Dachbalken imitieren, versteift. Eingeklebte Verbindungsdreiecke stellen darüber hinaus dauerhaft den richtigen Winkel jener Giebelkonstruktion unserer Haupthalle (Lokomotivstände 1 und 2) sicher. Ein gesondertes Dachteil deckt den Anbau (Lokomotivstand 3) ab.

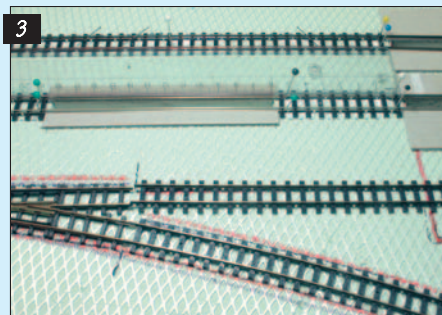
Zu DDR-Zeiten war das Vorbild mit Teerpappe gedeckt, wie auf alten Fotos deutlich erkennbar ist. Diesen Zustand wählten wir mangels passender Schiefer-Strukturplatten, da jene (gerade vorrätigen) von Auhagen für unser Heizhaus unglücklicherweise rund einen Zentimeter zu kurz ausfielen und die Originaldächer aus dem Makamo-Bausatz sogar im eigens gravierten Zustand noch viel zu wenig plastisch wirkten. Modell-Teerpappe entsteht am besten aus in schmale Streifen geschnittenen Brillenputztüchern, die auch noch im mit Leimwasser getränkten Nasszustand stabil bleiben. Wichtig ist, dass die Pappdächer zuvor außen und innen mit einer Sperrschicht (in unserem Fall brauner Kunstharz-Sprühlack) überzogen werden, um das Kartonmaterial vor der Nässeeinwirkung des Leimwassers zu schützen und so ein Aufquellen beziehungsweise Verziehen der Dächer zu verhindern. Ist der Lack durchgetrocknet, werden die zuvor mit Leimwasser getränkten Bril-



1 Erste Lage-Peilungen der Dioramen-Konzipierung: Vorbildfotos sind dabei stets hilfreich.



2 Beim Ausheben der Gruben genügt dank des Styrodurmaterials ein Cuttermesser als Bagger.



3 Gleisverlauf und Grubeneinfassungen müssen fluchten – ein Lineal ist wichtigstes Hilfsmittel.



4 Aus dem Vollen geschnitzt: Die Gruben-Trepenabgänge bestehen aus massivem Styrodur.



5 Das Eigenbau-Dach des Lokschuppens entsteht aus Graupappe und wird ausreichend versteift.



6 Streifenförmige Deckungslagen der Teerpappe-Dächer aus leimgetränkten Reinigungstüchern.

Götterdämmerung im Erzgebirge: In Jöhstadt nahm der in den 80er-Jahren vermeintliche Untergang eine fast theatralische Wendung.

lenputztuch-Lagen unserer Teerpappe-Deckung von links nach rechts sowie von der Dachunterkante zum First hin aufgebracht. Nach einigen Stunden ist alles durchgetrocknet und kann mittels leicht verdünnter Acrylmattfarbe stilecht anthrazitgrau eingefärbt werden, wonach die Dachflächen frappierend authentisch wirken. Die Tonkarton-Dachrinnen unserer Gebäude wurden übrigens mit Hilfe eines abgerundeten Pinselstiels in einer Nut gefalzt und deren Fallrohre entstanden aus Klingel-Schaltdraht samt Isolierung. Selbstverständlich erhielten auch diese Komponenten eine DDR-typisch starke Patinierung – „sö rischtisch scheen rostisch äbn," wie der Sachse sagen würde.

Nicht aus den Makamo-Papierröllchen, sondern aus massiven Rundhölzern des Durchmessers 6 mm entste- →



„Olsö Jenny, isch gloob's ju sölber noch nüsch: Meen Kurt hot mer heide von dör Lok runner 'n Oondrooch gemochd!"

Material- und Werkzeugliste

- Pappe verschiedener Stärken zwischen 1 und 2 mm
- Tonkarton
- Draht
- Klingeldraht
- Gummi-Beilauffaden
- Rundholz 6 mm
- Reißzwecken, Stecknadeln
- Brillenputztücher
- Lange Kamin-Streichhölzer
- Geriffeltes Verpackungsspannband
- Bemo-Gleismaterial
- Styrodur
- Satz Pigmentfarben
- Satz Acryl-Mattfarben
- Uhu-Alleskleber (lösungsmittelhaltig)
- Expressleim
- Wasserfest auftrocknender Weißleim/Leimwasser
- Sekundenkleber
- Stahllineal
- Cuttermesser
- Papierschneidemaschine
- Pinzette, Flachzange, Seitenschneider
- Feines Schleifpapier, Nagelfeile
- Diverse Pinsel
- Diverse Bohrer



Typischer Lampenmast aus Auhagen-Teilen, Nebengebäude als Eigenbau.

hen die Rauchabzugsrohre unseres Lokschuppens. Beim Vorbild sind jene Rohre aus mehreren Teilstücken zusammengesetzt, deutlich sichtbar an den seitlichen Stößen. Diese fertigen wir aus superschmalen Tonkarton-Streifen, welche mit Sekundenkleber am Holz befestigt werden. Auch die Deckel unserer Rohre erhalten eine stabile Basis aus Reißzwecken, welchen jeweils das spitze Papier-Hütchen aus dem Bausatz aufgeklebt wird. Die seitlichen Befestigungsbleche der Deckel imitiert man wiederum mittels Tonkartonstreifen. Aufgesprühter Grundierungslack schließt sodann die Holzporen und unsere Kamine können nach dessen Trocknung mit von unten her aufgebrachtem Sekundenkleber in entsprechenden Bohrungen der Dächer verklebt werden. Zusätzliche Bleche (aus Tonkarton) fassen die runden Rauchrohre auf der Dachoberfläche ein und kaschieren etwaige Klebstoff-Austritte.

Mittels Gummi-Beilauffadens aus dem Kurzwarengeschäft erfolgt die Nachbildung der sturmsicheren Verspannung unserer Rohre. Gegenüber jener seitens Makamo empfohlenen Verwendung von Zwirnsfaden zeichnet sich der zudem sehr viel feinere Beilauffaden durch bequemere Verarbeitung und (dank Elastizität) höhere Stabilität aus. Geknotet werden muss hier nämlich gar nichts; der Gummifaden lässt sich blitzschnell mit kleinen Mengen handelsüblichen Sekundenklebers zugstabil fixieren.

Vorteilhaft: Gummifaden statt Zwirn

Ordentliche Gleisverlegung stellt bereits die halbe Miete dar, um auf der Modellbahn eine vorbildorientierte Wirkung zu erzielen. Dass in der Lokschuppen-Haupthalle zwei



7 Stabilität mittels Modellbau-Rundhölzern, Tonkartonstreifen und Reißzwecken statt sensibler Papierteile.



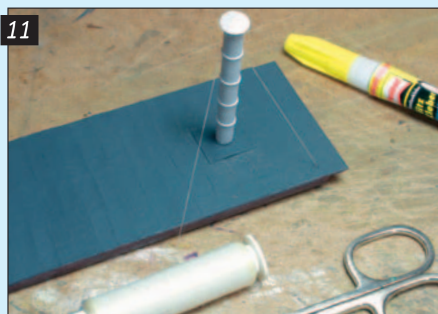
8 Einfache Denkweisen führen ans Ziel: Bereits vor ihrer Lackierung bestechen die filigranen Rauchabzüge.



9 Alle Kamine entstehen im Eigenbau und werden massiv verstärkt.



10 Selbstbau Nebengebäude: Kaminstreichhölzer als Holzbalken, ansonsten genügt Karton.



11 Mit elastischem Beilauffaden statt Zwirn gerät die Kamin-Abspannung haltbarer und filigraner.



12 Extrem hell wirkt die Schotterung aus Asoa-Produkten und Quarzsand vor der Einfärbung.

Wartungsgruben zum Einbau kommen und vor dem Lokomotivstand 2 im Freien noch die Schlackengrube Platz finden soll, setzt äußerst genaues Arbeiten voraus. So dulden sowohl die beiden kurz aufeinander folgenden Gruben als auch die nebeneinander liegenden angesichts gegenseitiger Abhängigkeit in Sachen Positionierung nicht den kleinsten Fehler, die Lage der drei Schuppengleise ebenso. Schließlich muss alles auf den Zehntelmillimeter genau und absolut parallel in jene Ausschnitte der Lokschuppen-Bodenplatte eingebettet werden, welche ja auch die Lage der beiden Untersuchungsgruben bestimmen. Angezeichnet wird die Position sämtlicher Gruben bereits vor der Gleisverlegung, denn letztlich benötigt man ja im Grubenbereich kein Schwellenband. Dank der Verwendung von Styrodur für den Unterbau lassen sich die Gruben mit dem Cuttermesser gleichermaßen akkurat wie bequem anlegen. Ist dies getan, kleidet man das Grubeninnere mittels passgenau zugeschnittener Pappstreifen aus. Geklebt wird mit Expressleim. Danach erfolgt die Gleisverlegung entlang eines Lineals. Endgültig fixiert werden die Schwellen auf dem Styrodur-Untergrund letztlich ebenfalls mit lösungsmittelfreiem Expressleim. Nun unterfüttert der Modellbauer die Schienenprofile im Bereich der Gruben ebenfalls mit Kartonstreifen, die er auf das Styrodur leimt. Auf einen sauberen Abschluss der Innenkante zur Grube hin ist hierbei freilich zu achten. Die Schienenprofile selbst werden auf dieser Papplage dann mit Sekundenkleber befestigt, wobei selbstverständlich über die gesamte Grubenlänge auch die exakte Spurweite von neun Millimetern eingehalten werden muss. Unsere Treppenabgänge in die Gruben entstehen mittels Cuttermessers aus massivem Styrodur.

Rasch eingerostet sind die Schienenprofile eines Dioramas übrigens mit Sprühfarbe, deren Auftrag nach vollständiger Lack-Aushärtung mittels diverser Acrylmattfarb-Lasuren in verschiedenen Rost-Nuancen verfeinert wird. Die Einschotterung erfolgte unter Verwendung trocken auf- und in Form gebrachter, sodann mit Fließverbesserer übersprühter und mit Weißleim-Wasser-Gemisch fixierter Asoa-Produkte. Feiner Quarzsand aus dem Baumarkt →

Arbeitsame Betriebswerkstätte Jöhstadt: Wie beim großen Vorbild erfahren auch im Modell zahlreiche Maschinen beste Pflege.

TT-kompatibel

Auch Anhänger des Maßstabs 1:120, die im Zuge dieses Beitrags Gefallen an Walfried Fehses Makamo-Lokschuppen nach Jöhstädter Vorbild gefunden haben, können das Modell durchaus zur Unterstellung ihrer Regelspurfahrzeuge nutzen: Die TT-86 fühlt sich wohl, während ihr H0-Pendant angesichts der engen Einfahrt Platzangst bekommt.



Feierabendstimmung: Die Maschine wurde für den Frühzug abgestellt, das Personal zieht sich gerade in den hinteren Räumen um.

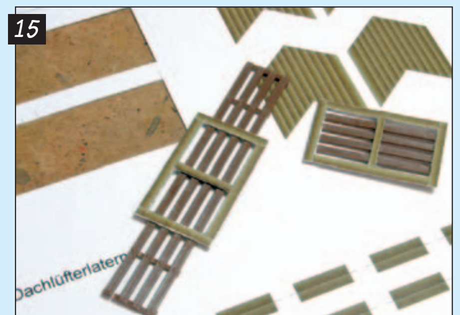
findet sich hingegen zwischen den Gleisen sowie rund um die Gebäude. Nach vollständiger Durchtrocknung altern wir das Gleisbett mittels diverser Lasuren (stark mit Wasser verdünnte Acryl-Mattfarbe + 1 Tropfen Spülmittel) in dunklen Tönen. Nach abermaliger Trocknung erhält es seinen farblichen Feinschliff mittels aufgebürsteter Pigmente. Unser Nebengebäude-Eigenbau entstand mit viel Mutmaßung ausschließlich anhand einiger weniger Vorbild-



Mittels diverser Lasuren (mit Wasser verdünnte Acryl-Mattfarbe) erhält das Gleisbett Patina.



Flugrost imitieren trocken aufgebürstete Farbpigmente dank staubiger Konsistenz besser.



Solche Balkongeländer liegen Auhagens Zäune-Set bei und eignen sich als Lüfterlamellen.

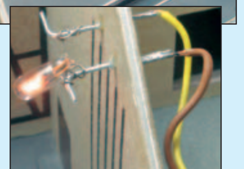


Aus Elektro-Schaltdraht samt Isolierung entstehen authentische Fallrohre für H0-Dachrinnen.



Tipp: Kunststoff-Verpackungsband mutiert hier zum Riffelblech für die H0e-Schlackengrube.





Es werde Licht: So einfach lassen sich Gebäude mittels Drahtbirnchen ausleuchten.

fotos. Neben glatter Graupappe verwendeten wir hierzu noch lange Kamin-Streichhölzer für die Stützbalken im Bereich der seitlichen Portale sowie feine Wellpappe zur Imitation einer rückseitigen Wellblech-Verkleidung. Die Holzverschalung besteht ausnahmslos aus illusionsmalerisch aufgewerteten Kartonstreifen. Das Dach des Nebengebäudes entspricht in seiner Ausführung jenem des Maschinenhauses, was unter anderem die Szenerie optisch wie aus einem Guss erscheinen lässt. Lampen-Attrappen aus modifizierten Auhagen-Teilen sowie der Wasserkran von Bemo bilden das i-Tüpfelchen. Ausschließlich im Lokschuppen kam dann sogar noch eine funktionierende Beleuchtung zum Einbau, um dessen Innenleben zauberhaft hervorzuheben. Und tatsächlich: Wie vom Spiel einer Violine in hohen Lagen verzückt erwies sich bisher so mancher Betrachter angesichts des ruhigen Gleichgewichts jenes allem Anschein nach fast kompositorisch inszenierten Schmalspur-Arrangements. *Michael Robert Gauß*



Fotos: Gauß

Während der Betriebspause unterstreicht ein privates Schwätzchen vor IV K-Kulisse das beschauliche Flair der Preßnitztalbahn.



Die Lok bringt Wagen direkt zum Werk, gerne auch über im Straßenplanum verlegte Gleise.

H0-Industrie-Anschlüsse aller Art bedient die GE-45-Ton-Diesellok von Bachmann.

Arbeits-Biene

Schon lange bevor sich General Electric (GE) dem Marktsegment der Strecken-Dieselloks zuwandte, verkaufte der Weltkonzern E-Loks und große Stückzahlen kleiner Industrieloks mit Verbrennungsmotoren. Das Vorbild der der hochwertigen Spectrum-Produktlinie zugeordneten Bachmann-Lok wurde durch zwei Cummins-Lkw-Dieselmotoren mit jeweils 150 PS angetrieben. Die Loks konnten in der Ebene etwa 20 Wagen schleppen.

Wegen der geringen Masse kann man dem H0-Modell nur elf vierachsige US-Güterwagen zumuten. Drei-Prozent-Steigungen bewältigt die schmächtige Lok immerhin noch mit fünf Wagen. Dass Rangieren sehr viel Spaß bereitet, liegt an den sehr guten Fahreigenschaften. Betreiber analoger Anlagen werden vom Vorhandensein des Decoders nichts merken, da sich die Lok stufenlos vom Kriechen mit weniger als 1 km/h bei 1,7 V bis zum moderat überhöhten Maximaltempo von 52 km/h bei 12 V regeln lässt. Das gelbstichige Spitzenlicht wechselt mit der Fahrtrichtung und ist ab einer Spannung von 3 V zu erkennen. Auch digital (Betrieb mit 28 und 128 Fahrstufen möglich) angesteuert, kriecht der 45-Tonner mustergültig langsam und schwingt sich in der höchsten Fahrstufe auf praxisgerechte 70 km/h. Die bei allen Geschwindigkeiten moderaten Fahrgeräusche passen gut zu einer Diesellok.

Da eine Schwungmasse fehlt, rutscht der Vierachser bei Stromunterbrechung aus Vorbildhöchsttempo lediglich 3 mm weiter. Glücklicherweise hat Bachmann auf Haftreifen verzichtet, weshalb die Lok selbst im Kriechtempo Weichen mit nicht polarisierten Herzstücken überwindet.

Die Gestaltung gibt die Proportionen und Abmessungen korrekt wieder. Vorbauten, und Drehgestellwangen bestehen aus Metalldruckguss. Letztere sind übrigens auch beim Vorbild schmucklos. Dem Spiel der Kuppelstangen zu folgen, muss dem Betrachter genügen. In den Tanks zwischen den Drehgestellen ist eine Aufnahme für einen kleinen Lautsprecher integriert. Allerdings sind wohl alle derzeit erhältlichen Sounddecoder zu groß für die kleine Lok. Der Umlauf ist mit Anti-Rutsch-Struktur versehen und trägt rundherum vorbildgerecht dimensionierte Geländer. Trotz des knappen Raumes ist der Führerstand mit einer Inneneinrichtung versehen. Der eingesetzte Lokführer blickt sogar auf eine farblich abgesetzte Armaturentafel. Die Frontscheiben werden durch separat eingesetzte Scheibenwischer saubergehalten. Die Bedruckungsqualität des undekorierten Pressemusters geht in Ordnung, allerdings unterscheiden sich die Gelbtöne der Vorbauten geringfügig von denen des Führerhauses. Mit Demontage-Hinweisen samt Zeichnungen und englischsprachigen Erläuterungen zum Decoder liegt ganz unamerikanisch eine brauchbare Bedienungsanleitung bei. Aus Umwelt-Gesichtspunkten unmöglich ist die überdimensionierte Verpackung.

Mit dem GE-45-Tonner liefert Bachmann eine vielseitig einsetzbare Industrie-Lok, die man sich mit Puffern ausgerüstet auch auf europäischen Anlagen vorstellen kann. Der unverbindlich empfohlene Preis von 95 Euro ist für ein digitalisiertes Modell fair.

Jochen Frickel

STECKBRIEF

- V_{max} in Fs. 28 70 km/h
- V_{max} Vorbild (35 km/h) in Fs. 15
- Auslauf aus V_{max} 18 mm
- Auslauf aus 35 km/h 3 mm
- Anfahren (Fs. 1) <1 km/h
- Zugkraft Ebene 16 g
- Zugkraft Steigung 3% 14 g

- **Hersteller:** Bachmann USA; Vertrieb über Liliput
- **Nenngröße, Spur:** H0, 16,5 mm
- **Katalog-Nr.:** 85201
- **Andere Ausführungen:** Farbvarianten
- **Gehäuse; Fahrwerk:** Metall und Kunststoff
- **Kupplung:** Klauenkupplung
- **Radsätze:** Nach Rp25-Norm
- **Kleinster befahrener Radius:** 360 mm
- **Digitale Schnittstelle:** –
- **Kraftübertragung:** Vom Motor über Schnecke-/ Stirnradgetriebe auf alle Achsen
- **Preis:** UVP 95 Euro

AUF EINEN BLICK

PRO *Stimmige Proportionen; maßstäbliche Umsetzung; Gravuren; serienmäßiger DCC-Decoder; sichere Stromaufnahme; Fahreigenschaften*

KONTRA *Knapper Auslauf; riesige Verpackung*

PREIS *UVP 95 Euro*

URTEILE ☒ ☒ ☒ ☒

Lang ersehnt, rollt die TT-103 rechtzeitig vor dem Weihnachtsfest auf den Gabentisch. Zwei namhafte TT-Firmen kooperieren.

Der Schnellfahr-Star

Vorfreude ist die schönste Freude, doch irgendwann will man auch mal richtig jubeln wie über die neue 103 in TT. Beckmann hat die Lok konstruiert und Tillig stellt sie her, eine Kooperation, die Schule machen könnte. Mit der 103 118-6 haben die Schöpfer eine besondere Maschine ausgewählt, denn das Vorbild wurde für 250 km/h ausgerüstet, die freilich nur bei Versuchsfahrten erreicht und überboten wurden. Im Regelbetrieb lief 103 118-6 wie ihre Schwestern mit maximal 200 km/h.

Die Proportionen der Maschine sind sehr gut getroffen, ebenso Farbgebung und Beschriftung. Während die normalen Anschriften in Elfenbein gehalten sind, sind die DB-Logos vorbildgerecht silbern auf schwarzem Grund. E03-Puristen mögen bemängeln, dass die Logos nur aufgedruckt und nicht erhaben sind. Bei der Detaillierung gibt es einen klugen Mix aus einzeln angesetzt (Türgriffe, Dachleitungen) und farblich abgesetzt (Scheibenwischer, Teile der Dachaufbauten). Den Auslieferungszustand nachbildend, hat die Lok Scherenstromabnehmer. Wenig Freude macht leider auch bei diesem Lokmodell die Montage der Zurüstteile.

Mit umgerechnet 284 km/h Höchstgeschwindigkeit bei 12 Volt ist die 103 einerseits innerhalb der 50-Prozent-Zulage nach den NEM für TT (wenn man 200 km/h zu Grunde legt), kann andererseits Modell-Schnellfahrversuche mit realitätsnahen Werten absolvieren.

Die Lok liegt nach einiger Einfahrzeit ruhig im Gleis, ein anfängliches Ruckeln oder Taumeln verschwindet. Was blieb, sind wahrnehmbare Eigengeräusche der Lok; nicht aufdringlich störend, aber eben unüberhörbar.

STECKBRIEF

- V_{max} bei 12 Volt: 284 km/h
- V_{max} Vorbild (200 km/h*) bei 8,8 Volt
- Auslauf aus V_{max} 308 mm
- **Anfahren bei 2,3 Volt mit 6 km/h**
- **Kriechen bei 2,2 Volt mit 6 km/h**
- **Zugkraft Ebene:** Zug mit 36 Achsen
- **Zugkraft 3% Steigung:** 24 Achsen
- **Kleinster befahrener Radius:** 286 mm
- **Gewicht: 195 Gramm**

- **Hersteller:** Beckmann/Tillig
- **Katalognummer:** 500 680
- **Gehäuse:** Kunststoff
- **Fahrwerk:** Metall und Kunststoff
- **Antrieb:** Vom Motor über Kardanwellen und Schnecke-Stirnrad-Getriebe auf vier Achsen
- **Haftreifen:** Zwei
- **Motor:** Mashima-Flachmotor
- **Digitalschnittstelle:** Nach NEM 651

* Im Regelbetrieb, siehe Text

AUF EINEN BLICK

PRO *Form- und Farbgebung; Beschriftung; Maßstäblichkeit; Zugkraft; Preis*

KONTRA *Geräusche; Montage der Zurüstteile*

PREIS *Euro 138,50 (UVP)*

URTEILE ✕ ✕ ✕ ✕

Die Zugkraftwerte sind dem einstigen Stolz der Deutschen Bundesbahn angemessen (siehe Steckbrief). Angetrieben sind die jeweils außen liegenden Radsätze in beiden Drehgestellen, zudem ist je ein Radsatz pro Drehgestell mit einem Haftreifen versehen.

Etwas knifflig ist die Gehäusedemontage an den Rastnasen, etwa zum Digitalisieren.

Warmweißes Spitzenlicht rundet den positievn Eindruck des neuen TT-Lokmodells ab, das mit unverbindlichen 138,50 Euro zu einem hobbyfreundlichen Preis angeboten wird.

Varianten wird es geben, auch wenn sich Konstrukteur wie Hersteller zu Details noch bedeckt halten. Bereits lieferbar ist die Lufthansa-Airport-Express-Version, eine Kooperation mit dem Modellbahnshop Sebnitz. *Henning Bösherz*



Nicht aus den Tiefen des Weltalls und trotzdem galaktisch gut: Die lange erwartete 103 von Beckmann/Tillig in TT.



Ein schöner Farbtupfer auf der Modellbahn sind die Loks der Bahngesellschaft Chessie System.

Vor kurzem überraschte der US-Hersteller Atlas seine Kunden mit einem neuen Modell des Diesellok-Typs GP 40-2 von EMD in H0.

Atlas-Katze

Die GP-Modelle waren die Brot-und-Butter-Lokomotiven bei EMD. Von den vierachsigen Mittelklasse-Dieselloks wurden Tausende gebaut. Zwischen 1972 und 1986 fand man das Modell GP 40-2 mit 2200 kW (3000 PS) in den Katalogen. Ein wichtiger Besteller (218 Stück) war die B & O (Baltimore & Ohio Railroad). B & O, Chesapeake & Ohio und die Western Maryland wurden 1973 zur „Chessie System" vereinigt. Kennzeichen war das große Logo auf Front und Seiten, das ein großes „C" sowie eine schlafende Katze, „Chessie, the kitten" darstellt.

Das neue Atlas-Modell besticht mit hervorragender Detaillierung. Die zahlreichen freistehenden, zierlichen Zurüstteile sind weitgehend montiert. Lediglich die Handläufe an den Fronten und die Windabweiser an den Seitenfenstern müssen montiert werden. Die Ventilatoren auf dem Dach sind drehbar. Lackierung und Bedruckung sind makellos. Vorbildgerecht bildete Atlas die elektrische Bremse und den großen 3600-Galonen-Tank bei der B & O-Lok nach.

Das Chessie-Modell aus der „Master Series Gold" ist mit einem „QSI Quantum System"-Sound-Decoder ausgestattet, der Analog- wie auch DCC-Digital-Betrieb erlaubt. Die zahlreichen Geräusche, die das Modell abgibt, sind gut. Neben dem Motorengeräusch erklingen noch Glocke, Horn und viele weitere Sound-Features.

Angetrieben wird die Lok von einem zentralen Motor mit zwei Schwungmassen, der über Kardanwellen alle Achsen der Lok bewegt. Haftreifen besitzt die GP 40 nicht. In der Werkseinstellung erreicht sie eine Höchstgeschwindigkeit von 169 km/h. Da der Decoder nicht lastgeregelt ist, reduziert sich die Geschwindigkeit, je nach Anhängelast.

Etwas problematisch ist das Umprogrammieren des QSI-Decoders: Mit einer US-Digitalzentrale von MRC gab es keine Schwierigkeiten. Mit der Roco-Multimaus und der LH 100 von Lenz wollte dies nicht gelingen. Der Betrieb mit den beiden letztgenannten Zentralen war jedoch problemlos. Wer mit den Werkseinstellungen leben kann, sollte zugreifen, wer Änderungen vornehmen möchte, sollte eine analoge Gleichstrom-Lok kaufen (etwa 130 Euro) und beispielsweise einen ESU-Decoder mit passendem Sound einbauen. Die neue Atlas GP40-2 ist auf jeden Fall ein empfehlenswertes Modell für US-Fans.

Stefan Alkofer

Steckbrief

- V_{max} in Fs. 28 169 km/h
- V_{max} Vorbild (105 km/h) in Fs. 17
- Auslauf aus V_{max} 205 mm
- Auslauf aus 105 km/h 103 mm
- Anfahren (Fs. 1) 7 km/h

- **Hersteller:** Atlas, USA;
- **Nenngröße, Spur:** H0, 16,5 mm
- **Katalog-Nr.:** 10 000 376
- **Andere Ausführungen:** Viele US-Bahnen (u. a. CSX, Denver & Rio Grande, GTW, DT & I, Reading)
- **Gehäuse, Fahrwerk:** Metall und Kunststoff
- **Gewicht:** 381 Gramm
- **Kupplung:** Kadee-kompatibel
- **Zurüstteile:** Stirnhandläufe, Windabweiser, Zusatzdächer
- **Kleinster befahrener Radius:** 360 mm
- **Digitaldecoder:** QSI
- **Kraftübertragung:** Vom Motor über Schnecke-/Stirnradgetriebe auf alle Achsen



Hochdetailliert präsentiert sich die markante Front der Atlas-Lok mit dem berühmten Logo der schlafenden Katze Chessie.

Auf einen Blick

PRO *Hervorragende Detaillierung; vorzügliche Lackierung und Bedruckung; sehr ruhiges Fahrverhalten, guter Sound*

KONTRA *Programmierprobleme*

PREIS *Etwa 210 Euro*

URTEILE ☒ ☒ ☒ ☒



Der alte Hecht bildet mit dem vergleichsweise modernen Roco-Silberling einen reizvollen Kontrast.

Die in Deutschland heimischen polnischen Hechte liefert Brawa als H0-Modelle.

Szczupak

Im Zweiten Weltkrieg verschlug es zahlreiche polnische Schnellzugwagen nach Deutschland. So auch viele der auf eine Reichsbahn-Konstruktion der frühen 1920er-Jahre zurückgehenden Hecht-Bauart (polnisch: Szczupak). Eine robuste Ausführung bei gutem Fahrkomfort sicherte den Vierachsern ein langes Leben. Bis ins hohe Alter konnte man die Wagen auch in D-Zügen finden. Erst Anfang der 1980er-Jahre wurden die letzten Exemplare ausgemustert. Da die Hechte kaum in reinrassigen Garnituren liefen, kann sie der Modellbahner als Einzelwagen beispielsweise mit Umbauvierachsern, anderen Altbau-Schnell- und Eilzugwagen, oder sogar mit Silberlingen kombinieren.

Dem Anspruch an Brawa-Modelle werden die Hechte voll gerecht. Scharfe Gravuren, korrekt dimensionierte Niete und filigrane Drehgestelle schmeicheln dem Modellbahnerauge. Werkseitig rollt der Wagen mit eingezogen dargestellten Faltenbälgen an, die gegen beiliegende ausgefahrene getauscht werden können. Durch die passgenau eingesetztenFenster fällt der Blick auf eine braune Inneneinrichtung. Wer den Darmstädter Museumswagen nachbilden möchte, sollte die Sitze hellgrün absetzen. Auf dem Dach gefallen die durchbrochen ausgeführten Lüfter Die gestochen scharf gedruckten Anschriften datieren die Ausführung in die frühe Epoche IV.

Die Gestaltung der Drehgestelle wurde schon bei den preußischen Schnellzugwagen gelobt. Erwähnt seien beispielsweise die runden Schraubenfedern, die separat eingesetzten Bremsgestänge oder die korrekt dimensionierten Blenden. Wie mittlerweile bei Brawa üblich, weisen die Radsätze auch innen eine Profilierung auf. Mit geteilten Achsen, die in Metallbuchsen lagern, kann der Modelleisenbahner eine durch acht Stromabnahmepunkte weitgehend flackerfreie Innenbeleuchtung realisieren. Selbstverständlich tragen die Hechte Kurzkupplungskulissen.

Mit den Hechten liefert Brawa einmal mehr eine Wagenserie, deren Gestaltung höchsten Ansprüchen gerecht wird. Die hervorragende Qualität hat allerdings mit 76,90 Euro einen hohen Preis. Wer allerdings ein billigeres Grundmodell mit Zurüstteilen aufs Brawa-Niveau bringen möchte, wird auch nicht günstiger fahren.

Jochen Frickel

AUF EINEN BLICK

PRO *Vielseitig einsetzbarer Wagentyp; korrekte Abmessungen; feinste Gravuren; durchbrochene Lüfter; Gestaltung der Drehgestelle; Qualität der Lackierung und Bedruckung*

KONTRA *Hoher Preis*

PREIS *UVP 76,90 Euro*

URTEILE



BLITZ-LICHT

GG1 von Kato in N

Katos GG1 der Pennsylvania Railroad in N begeistert durch das korrekt umgesetzte Äußere. Strom wird nur von den Treibachsen abgenommen, was aber ausreichen sollte. Die Zugkraft genügt zur Beförderung von 24 Schnellzugwagen in der Ebene und deren 14 in der Drei-Prozent-Steigung. Minimal erreicht die Lok 2 km/h (bei 1,4 V), bei 12 V liegen 321 km/h (Vorbild 161 km/h) an. Für einen UVP von 119 Euro liefert Kato ein schönes N-Modell der US-Elektrolok-Legende. Info: www.noch.de.

yo



AUF EINEN BLICK

PRO *Korrekte Proportionen; fein detailliertes Fahrwerk; filigrane Stromabnehmer; sehr gute Langsamfahreigenschaften; gute Zugkraft; günstiger Preis*

KONTRA *Stromabnehmer ungefedert; zu schnell; keine Digital-Schnittstelle*

PREIS *UVP: 119 Euro*

URTEILE



BLITZ-LICHT



V300 von Minitrix mit Sound

Die in der Dezember-Ausgabe vorgestellte V300 von Minitrix gibt es jetzt auch mit Sounddecoder für DCC- und Selectrix-Anlagen. Die Geräusche kommen klar und laut aus dem zum Boden zeigenden Lautsprecher, der im Tankbereich sitzt. Die Fahreigenschaften sind sehr gut, der Antrieb ist leise. Leider lässt sich die Lautstärke laut Anleitung nicht vermindern. Der Spaß beim Fahren und speziell beim Rangieren kostet 259,95 Euro. *yo*

AUF EINEN BLICK

PRO *Ansprechender Sound; sehr gute Fahreigenschaften*

KONTRA *Lautstärke nicht einstellbar*

PREIS *UVP 259,95 Euro*

URTEILE ☒ ☒ ☒ ☒

Bayerische H0-Güterwagen von Trix

Im Maßstab 1:87 bietet Trix vier Modelle bayerischer Güterwagen an, die alle sehr gut gestaltet sind und eine exzellente Bedruckung aufweisen, was besonders bei den beiden Brauereiwagen auffällt. Viele Details sind einzeln angesetzt. Etwas spielzeughaft wirken die Wägelchen leider durch die Ausführung der Speichenradsätze. Infos: www.trix.de. *hb*



AUF EINEN BLICK

PRO *Maßstäblichkeit; Gravuren; Details; Farbgebung und Beschriftung*

KONTRA *Ausführung der Radsätze*

PREIS *Euro 27,95 je Wagen*

URTEILE ☒ ☒ ☒ ☒



Geliefert wird der Holzlokschuppen farblich unbehandelt. Eine Patinierung in Lasur- respektive Graniertechnik wertet ihn auf.

Gewaltig dimensioniert will dieser kindgerechte Echtholz-Lokschuppen die Baugröße H0 bereichern. Den Spieltrieb befriedigt ein elektrischer Torantrieb.

Tür auf, Tür zu

Der Freiburger Anbieter PH-Electronic möchte mit diesem handfesten Funktionsbausatz offenbar Hobbyeinsteiger ansprechen. Alle Holzteile fügen sich passgenau. Für die Fenster liegt eine Overheadprojektor-Folie bei, die sich passend zugeschnitten mit Pattex von innen über die Öffnungen kleben lässt.

Ein Modellbau-Servo für den Torantrieb muss zunächst auf seinem Befestigungsbrettchen verschraubt werden. Die auf der Holzunterseite austretenden Schrauben sollten zur Vermeidung etwaiger Verletzungen gekürzt werden. Dann schließt man den Antrieb an, dessen normalerweise rasche Arbeitsgeschwindigkeit sich mittels Potentiometers reduzieren lässt.

Die Anleitung zur Verdrahtung der Steuerelektronik könnte einen weniger Versierten mitunter überfordern. Zu allem Übel war beim vorliegenden Testmuster ein Bauteil gelockert und musste neu verlötet werden! Funktioniert dann alles, positioniert und verleimt man das Antriebsbrett. Ärgerlich ist, dass die Stelldrähte nur lose in sämtlichen Aufnahmelöchern ruhen und mitunter auch wieder herausfallen können, sobald man die Anlage einmal kippt. Dass die Holzremise für H0-Verhältnisse deutlich zu groß ausfiel, ist offensichtlich. Die Option des Einsatzes in Baugröße 0e verbaute man sich durch eine zu schmale Toreinfahrt. Der angesichts derartiger Kritikpunkte deutlich zu hoch angesetzte Preis von fast 60 Euro dürfte letztlich aber auch tolerante Kaufinteressenten eher abschrecken. Ob die nun angekündigte, im Fensterbereich nachgebesserte Neuauflage eher überzeugen kann, bleibt abzuwarten.

Michael Robert Gauß

AUF EINEN BLICK

PRO *Passgenaue Holzteile; langsame Torbewegung*

KONTRA *Unmaßstäbliche Proportionen; grobe Details; technische Mängel; hoher Preis*

PREIS *58,68 Euro*

URTEILE



Griffiges Ladegut wie diese angegurtete Schraube lassen sich mit Uhlenbrocks neuem Bockkran einfach versetzen.

Den Ladungstausch zwischen Bahn und Lkw hat Uhlenbrock mit dem Bockkran nun mechanisiert.

Lade-Hilfe

Bockkräne zum Ladungstausch gab es früher an vielen oft recht kleinen Bahnhöfen und auch auf den Geländen größerer Unternehmen. Uhlenbrocks Kranbrücke basiert auf einem Kibri-Bausatz und kann digital und analog betrieben werden.

Der Kran wird bereits fix und fertig montiert geliefert. Allerdings gelangte beim Zusammenbau des Pressemusters an einigen Stellen zuviel Kleber ans Modell. Zum Einbau in die Anlage muss man ein etwa 12,5 x 5,5 cm großes Loch in die Anlage sägen. In der Tiefe benötigt die Mechanik etwa 2,5 cm Raum. Die Basisplatte hat eine Stärke von 2 mm, was man bei der Planung berücksichtigen sollte. Analog betrieben erfolgt die Steuerung (Verfahren der Laufkatze und Heben und Senken des Hakens) über Taster, mit denen 16 V-Wechselspannung angelegt wird.

Digital ist der Anschluss noch einfacher: Man verbindet die beiden Anschluss-Buchsen des Decoders mit einem Digitalsystem (DCC oder Motorola) und wählt an diesem nach Umstellung des Betriebsmodusses auf 14 Fahrstufen die Adresse 3 an. Schaltet man die Funktionstaste f0 ein und dreht am Regler, so verfährt die Laufkatze, ist f0 deaktiviert, so hebt und senkt man durch Drehen am Regler den Haken. Selbstverständlichkann man dem Kran auch eine andere Adresse zuweisen.

Die Mechanik sollte dank Metall-Zahnrädern und -Umlenkrollen dauerhaften Spielspaß ermöglichen. Nach etwa 20 Betriebs-Minuten bewegen sich Laufkatze und Haken geschmeidig und angenehm leise. Für 189 Euro kann man sich Uhlenbrocks Ladehilfe auf die Anlage holen. *Jochen Frickel*

AUF EINEN BLICK

PRO *Fertigmodell; serienmäßiger Decoder für DCC- und Motorolabetrieb; präzise Steuerung; leise Mechanik*

KONTRA *Einige Kleberspuren*

PREIS *UVP: 189 Euro*

URTEILE ⊠ ⊠ ⊠ ⊠

Unsere Bewertung

5 Schluss-Signale: **super**
4 Schluss-Signale: **sehr gut**
3 Schluss-Signale: **gut**
2 Schluss-Signale: **befriedigend**
1 Schluss-Signal: **noch brauchbar**



BLITZ-LICHT

Lkw-Abschlepper MAN Bison in H0

Moderne Bergungsfahrzeuge für H0-Lkw fehlten bislang in den Sortimenten. Mit dem mit sorgfältig graviertem Aufbau, einer Reling aus Metall und klappbarem Bergungsgerät ausgestatteten Herpa-Vierachser lassen sich stimmige Szenen nachstellen. Lenkbare Vorderachsen müsste der Käufer selbst nachrüsten. Die zahlreichen beweglichen Teile erklären auch den Preis von 39,50 Euro. *yo*



AUF EINEN BLICK

PRO *Vorbildgerechte Detaillierung; funktionsfähiger und solide ausgeführter Bergungsmechanismus*

KONTRA *Keine lenkbaren Achsen; hoher Preis*

PREIS *UVP 39,50 Euro*

URTEILE ⊠ ⊠ ⊠ ⊠

H0-Güllewagen HTS 100.27 von Busch

Mit dem in Elsterwerda gefertigten Flüssigmist-Tankwagen HTS 100.27 fährt der H0-Landwirt die Gülle aufs Feld. Dem fein detaillierten und bedruckten Kunststoff-Modell liegen vier Gummischläuche samt Kupplungen bei. Die an kippbaren Achsen aufgehängten Gummi-Räder folgen auch unebenem Untergrund. Der bis heute eingesetzte Anhänger passt besonders gut zum ZT 300 von Busch, aber auch zu modernen Traktoren. *yo*



AUF EINEN BLICK

PRO *Maßstäbliche Umsetzung; stimmige Gravuren; echte (sehr flexible) Gummischläuche; fairer Preis*

KONTRA –

PREIS *UVP 13,90 Euro*

URTEILE ⊠ ⊠ ⊠ ⊠ ⊠

Ladengeschäfte mit großer Auslage verführen zum Anschauen. Ob dahinter auch Service und Kompetenz stecken, haben wir in Dresden wissen wollen.

Der Lo(c)k-Pavillon



Südlich des Hauptbahnhofes, auf der anderen Straßenseite, ist der „Lokpavillon".

Eine bekannte Adresse für Modellbahnfreunde ist der „Lokpavillon" in unmittelbarer Nähe des Dresdner Hauptbahnhofes. Teil eins unseres Testes war eine Online-Bestellung. Die grafische Aufbereitung der Homepage (www.lokpavillon.de) führt schnell zum gewünschten Sortiment oder zur gewünschten Firma. Nicht am Lager befindliche Artikel werden erst gar nicht aufgeführt, ansonsten sind die Artikel mit „verfügbar" oder „begrenzt verfügbar" gekennzeichnet und knapp beschrieben. Wünschen würde man sich nähere Hinweise zu einzelnen Artikeln vor allem im Second-Hand-Sektor und von weniger bekannten Firmen. Durch die Online-Bestellung wird man Schritt für Schritt geführt, insgesamt werden fünf Zahlungsmöglichkeiten angeboten: Nachnahme (nur Deutschland), Vorkasse, Abholung im Ladengeschäft, Lastschrift und Kreditkarte.

Bei den gewünschten Artikeln erhielt der Besteller am selben Tag neben der Auftragsbestätigung eine weitere E-Mail mit dem Hinweis, dass ein Artikel gerade ausverkauft sei. Nach nur vier Werktagen kam das Paket an. Die Ware, ein Reko-Packwagen von Piko und eine Brekina-Trabant-Limousine, war sorgsam verpackt, und die Rechnung wies auch den nicht lieferbaren Packwagen Pwg 04 mit der Bestellmenge 0 aus. Fazit: Am Internet-Shop des „Lokpavillon" gibt es nur wenig auszusetzen.

Ins Ladengeschäft, das im ersten Augenblick keinen spektakulären Eindruck macht! Größe und Sortiment erschließen sich erst nach einigen Schritten, und man wird von der Fülle überrascht. Neben den üblichen Verdächtigen (vor allem DR-Fahrzeugen der Epochen III und IV) fallen exotische, gleichwohl bekannte Fahrzeuge ins Auge: Zwei britische Class-A 4-Dampfloks in 00 hatte der Tester nicht erwartet.

Es fällt auf, dass die (D)DR-Artikel in bester Augenhöhe platziert sind. Viele Loks werden auf runden Glasscheiben präsentiert und können so von mehreren Seiten betrachtet werden.

Die Preise bewegen sich meist unterhalb der UVP, bei einzelnen Angeboten zum Teil deutlich. Laden- und Internetpreise sind identisch. Ab Werk preiswerte Artikel (zum Beispiel Lima; Hobby-Serien) werden auch mit UVP übernommen.

Der Kauf einiger Einzelteile gestaltete sich unkompliziert: Diverse Schienenverbinder, dazu Anschlussclips und eine kurze Beratung zu Weichenantrieben. Der Verkäufer wirkte unaufgeregt und sicher, verwies bei den Anschlussclips darauf, dass nur Gleise mit passenden Aussparungen verwendbar sind, und riet dem Tester als Analogbahner zur Verwendung von Tillig-Weichenantrieben, „wenn Sie nur einfachen Betrieb haben". Den hat er, ebenso einen insgesamt guten Eindruck vom „Lokpavillon".

Henning Bösherz

Bewertung LADENGESCHÄFT

● *Äußerer Eindruck*	🪙🪙🪙🪙
● *Übersichtlichkeit/Gestaltung*	🪙🪙🪙
● *Umfang des Sortiments*	🪙🪙🪙🪙🪙
● *Bestellservice inkl. Ersatzteile*	*ja*
● *Qualität der Beratung*	🪙🪙🪙🪙
● *Höflichkeit des Personals*	🪙🪙🪙
● *Preis-Leistungs-Verhältnis*	🪙🪙🪙🪙
● *Mängel der Ware*	*keine*
● *Gesamturteil*	🪙🪙🪙🪙

Bewertung INTERNET

● *Übersichtlichkeit der Homepage*	🪙🪙🪙🪙
● *Qualität der Artikelbeschreibung*	🪙🪙🪙
● *Qualität der Suchfunktion*	🪙🪙🪙🪙
● *Anzeige Lagerstatus*	🪙🪙🪙🪙
● *Reaktion auf Nachfragen*	🪙🪙🪙🪙🪙
● *Geschwindigkeit der Lieferung*	🪙🪙🪙🪙🪙
● *Preis-Leistungs-Verhältnis*	🪙🪙🪙🪙
● *Mängel der Ware*	*keine*
● *Gesamturteil*	🪙🪙🪙🪙

Kontakt: Lokpavillon Dresden GmbH, City-Center Dresden, Friedrich-List-Platz 2, 01069 Dresden, Tel. (0351) 4965-831, Fax -833, Internet: www.lokpavillon.de.

Unsere Bewertung

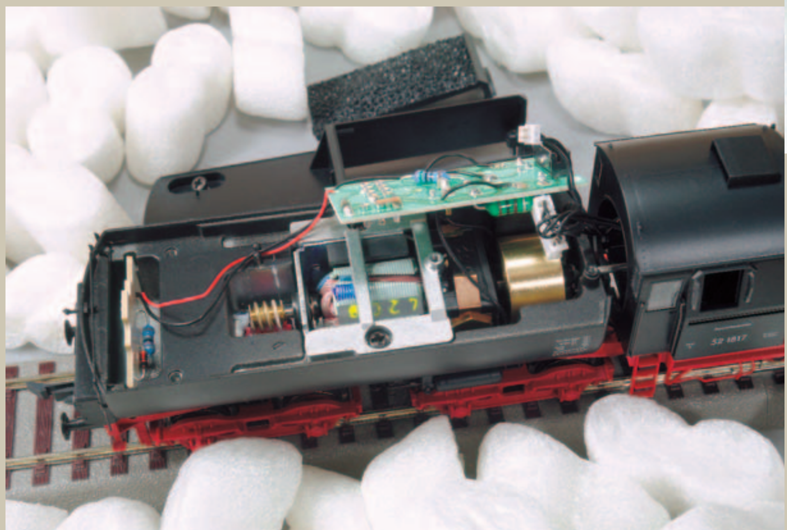
5 Euro-Münzen: **super**, 4 Euro-Münze: **sehr gut**
3 Euro-Münzen: **gut**, 2 Euro-Münzen: **befriedigend**
1 Euro-Münze: **noch brauchbar** 1 Cent: **schlecht**

Für die erste Version der H0-52 nahm sich Roco eine nach dem Zweiten Weltkrieg montierte Henschel-Maschine zum Vorbild.

Nachlieferung



Wie bei modernen Roco-Schlepptenderloks üblich, sitzt der Motor im Tender und treibt zwei Tender- und über Kardanwelle fünf Lokachsen an.



Im Zweiten Weltkrieg benötigte die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft (DRG) eine ständig steigende Zahl Güterzuglokomotiven. Gefordert wurde eine Lok, die auch auf schlechtem Oberbau Güter und Truppen mit möglichst hoher Geschwindigkeit befördern konnte. Basis war die damals moderne Baureihe 50, die durch zahlreiche Vereinfachungen zur 52 wurde, von der zwischen 1942 und 1945 insgesamt 6151 Loks entstanden. Kriegsbedingt verschlug es Loks in nahezu alle europäische Staaten.

Das Roco-Vorbild 521817 war eine der von Henschel 1946 aus vorhandenen Teilen fertiggestellten Maschinen. Da


Kaum ausgepackt, schon landet die 52 mit nachgerüsteten Kolbenstangen-Schutzrohren auf dem Fototisch.



Die LED in den korrekt dimensionierten Laternen verströmen warmweißes Licht.

die Deutsche Bundesbahn ab den 1950er-Jahren Strecken-Dieselloks in größerer Zahl in Dienst stellte und viele Hauptstrecken elektrifiziert hatte, waren die 52 bereits bis 1963 ausgemustert. Die Reichsbahn der DDR setzte länger auf ihre 52 und ließ viele Loks rekonstruieren. Die als 52.80 bezeichneten Reko-Loks erwiesen sich als guter Wurf, weshalb sie bis 1985 im Regeldienst standen.

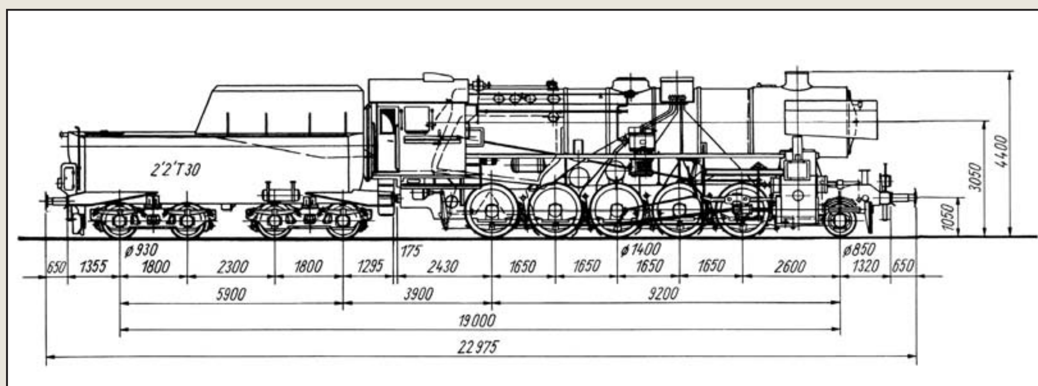
Da vor Roco sich bereits Gützold, Kleinbahn, Liliput und Märklin der so genannten Kriegslok angenommen hatten, darf das vorliegende Modell auch diesbezüglich als Nachlieferung gelten.

Die Vielzahl der möglichen Varianten war für Roco Anlass, unter Verwendung vieler Antriebsteile der bekannten Baureihe 50 eine 52 zu entwickeln, womit sich die Österreicher auf den Spuren des Vorbilds befinden. Außer den Rädern und Details der Bremsanlage bemerkt man allerdings keine Teile der Roco-50 an der 52, weshalb das Modell den Eindruck der Kriegslok sehr gut wiedergibt. Die meisten Leitungen sind freistehend ausgeführt. Der Umlauf besteht anders als der der 50 aus Metall, weshalb er dauerhaft in Form bleiben sollte. Die Riffelblech-Struktur des Umlaufs gefällt. Die Pufferhülsen sollte man mit feuerroter Farbe lackieren. Die aus Metall- und Kunststoff-Teilen ausgeführte Steuerung er- →

Mess- und Datenblatt



BR 52 der DB von Roco in H0



Zeichnung: MEB-Archiv



Steckbrief

Hersteller: Roco, Bergheim
Bezeichnung: 521817 der Deutschen Bundesbahn
Nenngröße/Spur: H0/16,5 Millimeter
Konstruktionsjahr: 2008
Epoche: III
Katalognummer: 62269
Im Handel seit: November 2008
Andere Ausführungen: Gleichstrom analog; Wechselstrom digital mit und ohne Sound
Gehäuse: Lok: Kunststoff und Metall, Tender: Metall und Kunststoff
Fahrgestell: Metall und Kunststoff
Gewicht: 511 Gramm
Kleinster befahrbarer Radius: 360 mm (ohne Kolbenstangen-Schutzrore)
Kupplung: Tenderseitig kulissengeführte Bügel-Kupplung, vorne montierbare Kupplungsdeichsel
Normen: NEM, CE
Preis: UVP 359 Euro (Zirkapreis, die Ladenpreise können durch individuelle Kalkulation abweichen)



Elektrik

Stromsystem: Zweileiter-Gleichstrom
Nennspannung: 12 Volt
Steuerungssystem: DCC-Digital
Stromabnahme: Über Spurkranzschleifer auf 8 Lok- und 4 Tenderräder
Motor: Fünfpoliger Flachmotor
Beleuchtung: Fahrtrichtungsabhängiges Spitzensignal mit warmweißen LED
Digitale Schnittstelle: NEM 652

Fahrwerte analog	U_0 (V)	V_0 (km/h)	S_0 (mm)
Anfahren	1,8	<1	–
U_{Nenn}	12	102	130
V_{max}Vorbild	9,6	80	94



Mechanik

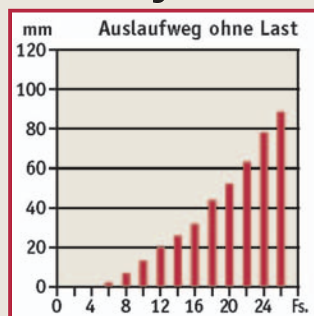
Kraftübertragung: Vom Motor über Schnecke-/Stirnradgetriebe auf 3. und 4. Achse des Tenders und über Kardanwelle auf 4. Kuppelachse der Lok, 1., 2., 3. und 5. Treibachse über Kuppelstangen mitgenommen
Schwungmasse: Eine
Haftreifen: Vier, auf Tenderrädern
Zugkraft: Ebene: 76 Gramm (Zug mit 52 Achsen)
3 % Steigung: 63 Gramm (Zug mit 36 Achsen)

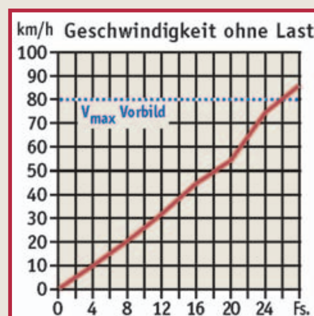


Service

Gehäusedemontage: Kohlenimitation abheben, elektrische Lok-Tender-Verbindung lösen. 4 Schrauben unter Kohleneinsatz des Tenders und unter Wasserkastendeckeln lösen und Aufsatz abheben.
Innenteile: Motor und Getriebe sind nach Abnahme des Gehäuses gut zugänglich
Zurüstteile: Lokführer, Heizer, Kolbenstangen-Schutzrohre
Bedienungsanleitung: Ausführliche Bedienungsanleitung mit Wartungshinweisen
Verpackung: Kartonschachtel mit Schaumstoff-Einsatz
Ersatzteilversorgung: Über Fachhändler

Digital





U_0 = Spannung ohne Belastung
S_0 = Auslaufweg ohne Belastung
U_{Nenn} = Nennspannung
V_{max}NEM = Zuschlag von 40 Prozent für H0

Maßvergleich in mm	Vorbild	1:87	Modell
Länge über Puffer	22 975	264,1	266,4
Achsstand der Lok	9 200	105,7	106
Treibraddurchmesser	1 400	16,1	16
Achsstand des Tenders	5 900	67,8	68,5
Höhe Schornstein über SO	4 400	50,6	50,7
Gesamtachsstand	19 000	218,4	219,8

scheint ölig und darum vorbildgerecht betriebsverschmutzt. Der Führerstand weist eine Inneneinrichtung auf, wobei das Personal seinen Arbeitsplatz mit der vom motorisierten Tender zum Getriebe der Lok führenden Antriebswelle teilen muss.

Eine komplette Neukonstruktion ist der Wannentender. Er ist stimmig proportioniert und mit diversen freistehenden Griffstangen, Leitungen und Leitern bestückt. Dass das hintere Drehgestell angetrieben ist, lässt sich an dem Getriebekasten erkennen, der, weil weit nach hinten über die Kurzkupplungsmechanik gezogen, für eine etwas plumpe Heckansicht sorgt. Wegen der notwendigen Seitenverschiebbarkeit der vorbildgetreuen Scheibenradsätze sitzen die Blenden zu weit außen und die Bremsklötze nicht in Radebene. Lok und Tender sind durch eine beidseitig kulissengeführte, gekröpfte Deichsel miteinander verbunden. Weder bei Vor- noch bei Rückwärtsfahrt unter Last steht die Lok schief im Gleis, was ein Vorteil des kombinierten Lok-Tender-Antriebs ist.

Überragende Zugkraft sollte der Modellbahner durch diesen aber nicht erwarten. In der Ebene darf der Zug aus 13 vierachsigen Altbau-Schnellzugwagen bestehen, in der Drei-Prozent-Steigung kann man noch neun Roco-Hechte aus dem Stand beschleunigen. Beim Test machte es dem Autor wegen des werkseitig eingebauten Sounds Spaß, die Lok mit Grenzlast zu behängen und die 52 beim Anfahren leicht schleudern zu lassen. Da die Vorbild-52 wegen des geschlossenen Führerhauses gerne auch mit dem Tender voraus eingesetzt wurde, kann der Modellbahner an der Vorderseite der Lok eine Deichsel montieren und eine Bügelkupplung einstecken. Die Getriebeauslegung passt perfekt. Mit 86 km/h liegt das Maximaltempo nur geringfügig über

dem des Vorbilds (80 km/h) und der untere Geschwindigkeitsbereich ist so groß, dass Rangierfahrten zum Vergnügen werden. Die mechanischen Geräusche sind so gering, dass der Sound des Decoders akustisch stets die Oberhand behält.

Analog angesteuert und mit Brückenstecker statt mit einem Decoder bestückt, überzeugen die Fahreigenschaften ebenso. Die Höchstgeschwindigkeit ist mit 102 km/h maßvoll überhöht und das Kriech-Verhalten gefällt selbst kritischen Modellbahnern. Erfreulicherweise erhellen die warmweißen LED bereits ab einer Spannung von 1,5 V ihre Umgebung. Allerdings strahlen sie auch durch einen Spalt zwischen Rahmen und Lampe.



Der Wannentender weist diverse separat angesetzte Teile, aber leider auch zu weit außen sitzende Drehgestell-Blenden auf.

Rocos neu konstruierte 52 bietet für unverbindlich empfohlene 239 Euro beim analogen Gleichstrommodell und 359 Euro bei der digitalen Version mit ESU-Loksound-Decoder einen guten Gegenwert.

Jochen Frickel

Die wichtigste DB-Diesellok mittlerer Leistung erscheint nun als TT-Modell bei der Firma Modist.

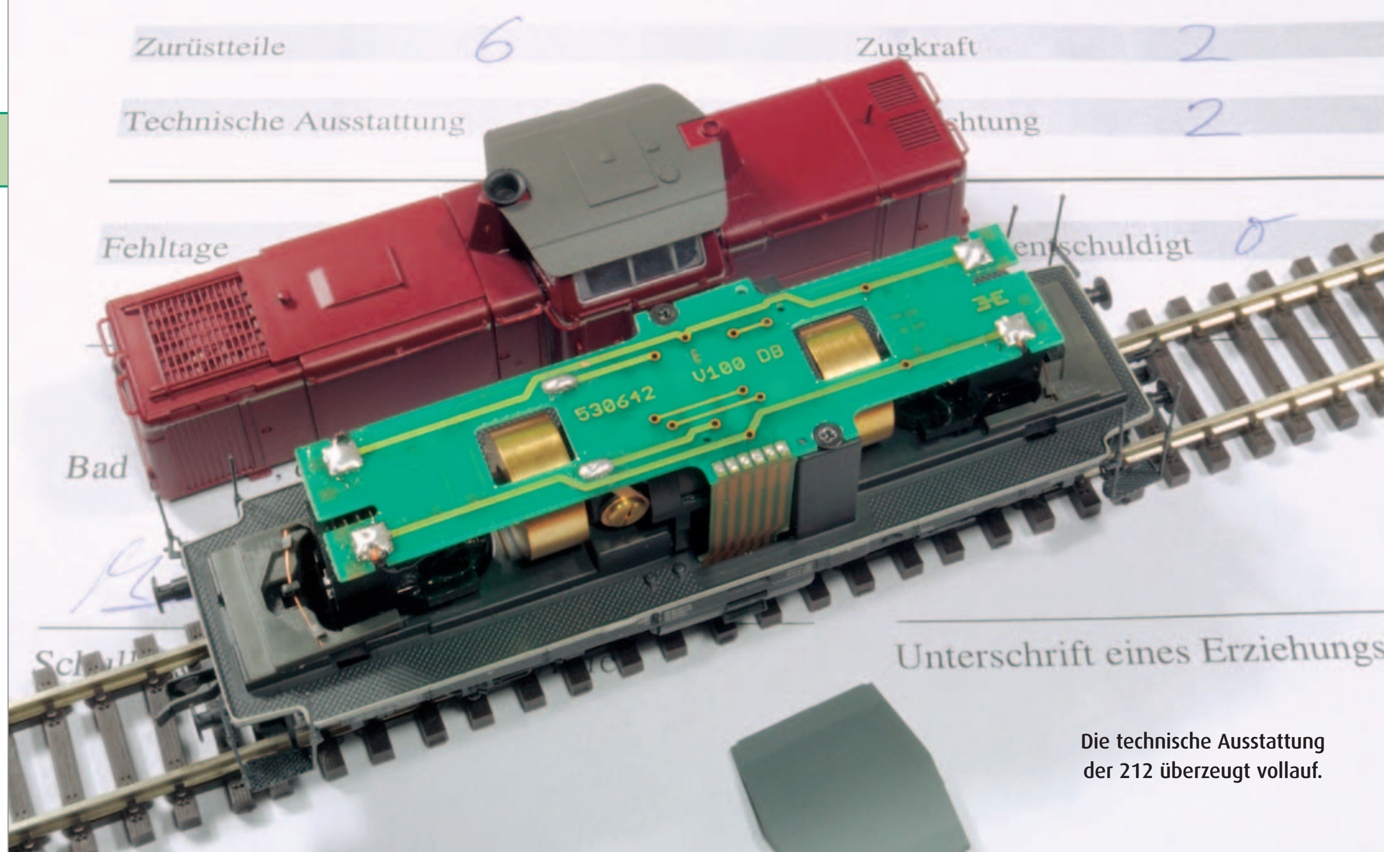
Mittlere Reife

Eine empfindliche Lücke im TT-Angebot schließt Modist mit der Baureihe 212 der deutschen Bundesbahn (DB). Das in Kooperation mit Tillig entwickelte Modell rollt zunächst in Epoche-IV-Lackierung an.

Dass die 212 nicht zugerüstet im Karton liegt, ist gewohnt, wer Tillig-Produkte erwirbt. Die Montage der Trittstufen (ohne die die Lok nackt wirkt) ist unzumutbar, weil in der Anleitung falsch beschrieben! So enden die in der Zeichnung eingefügten Striche auf den vorderen Sandkästen der Drehgestelle! Der beim Zurüsten nicht ganz unerfahrene Autor benötigte einschließlich des Aufbohrens dreier zu kleiner Löcher lediglich 40 Minuten zur Vervollständigung der Lok. Die dabei gefallenen Kommentare seien nicht wiedergegeben, da ja auch Kinder und Jugendliche dieses Heft lesen. Die Griffstangen an den Seiten sollte man von innen mit dünnflüssigem Sekundenkleber fixieren. So vermeidet man Kleberspuren an den Außenwänden. Angenehm einfach gestaltet sich das Ankleben der Sifa auf der linken Seite des vorderen Drehgestells.

Hat man die 212 erst zugerüstet, beginnt der angenehme Teil der Prüfung. Die Gestaltung überzeugt mit korrekten Proportionen und Einhaltung der Grundmaße. Auch Eigenarten wie die unterschiedlich eingefassten Frontscheiben wurden umgesetzt. Da drucktechnisch jeweils einer der Scheibenwischer silberfarben ausgeführt ist, sollte der Modellbahner zu einem schwarzen wasserfesten Edding-Stift greifen und die Wischerkontur nachziehen. Besonders hübsch fielen die Gravuren des Abdeckgitters samt darunter liegendem Lüfterrad am langen Vorbau aus. An den Vorbauten gefallen die korrekt dimensionierten Scheinwerfer, die von warmweißen LED (hinten natürlich von roten) beleuchtet werden. An den Drehgestellen sollte man den vorbildgerechten Freiraum zwischen den Achsen loben, den keine Getriebeabdeckung versperrt. Die Kupplung sitzt sogar in einem kulissengeführten





Die technische Ausstattung der 212 überzeugt vollauf.

Die DB-212 erreicht das Klassenziel, wenn auch nicht ganz ohne Durchhänger.

Normschacht, in dem Tilligs neue TT-Kupplung steckt.

Auch bei den Fahreigenschaften kann die 212 punkten. Die Konstruktion war eine Gruppenarbeit zwischen Modist und Tillig. Das Innenleben entspricht mit Mittelmotor, zwei Schwungmassen, Allachsantrieb und Digitalschnittstelle dem aktuellen Stand der Technik. Bei der Höchstgeschwindigkeit erreicht die 212 mit umgerechnet 84 km/h bei 12 V das Klassenziel zwar nicht, doch bei den Langsamfahreigenschaften gehört sie zur Spitze. So ist die Lok prädestiniert für den Güterzugdienst. Die Zugkraft des 101 g schweren Vierachsers genügt selbst in der Drei-Prozent-Steigung zur Beförderung von zehn vierachsigen Güterwagen. In der Ebene darf der Zug 16 Wagen umfassen. Da der Modellbahner die Lok sicher zumeist mit Höchstgeschwindigkeit auf Streckenfahrt schicken wird, ist es angenehm, dass die 212 nicht laut wird.

Mit einem Preis von unverbindlich empfohlenen 139,95 Euro liegt die DB-V100 auch preislich im mittleren Segment. Erfreulich wären ab Werk montierte Aufstiege. Schließlich sollte der Lehrer den Stoff, den er den Schülern zumutet, auch selbst beherrschen, oder?

Jochen Frickel

STECKBRIEF

- V_{max} bei 12 V 84 km/h
- V_{max} Vorbild (100 km/h) nicht erreicht
- Auslauf aus V_{max} 60 mm
- Anfahren (1,6 V) <1 km/h
- Zugkraft Ebene 21 g
- Zugkraft Steigung 3% 18 g

- **Hersteller:** Modist, Remscheid; Wallburgstr. 4, 42857 Remscheid, Tel. (02191)696907, www.modist.de
- **Nenngröße, Spur:** TT, 12 mm
- **Katalog-Nr.:** 120 104
- **Andere Ausführungen:** Noch keine
- **Gehäuse:** Kunststoff
- **Fahrwerk:** Metall und Kunststoff
- **Kupplung:** Tillig-TT-Kupplung in kulissengeführtem Normschacht
- **Kleinster befahrener Radius:** 310 mm
- **Digitale Schnittstelle:** NEM 651
- **Kraftübertragung:** Vom Motor über Schnecke-/Stirnradgetriebe auf alle Achsen
- **Schwungmasse(n):** 2
- **Haftreifen:** 2
- **Preis:** UVP 139,95 Euro

Brawa hat die zierliche württembergische Tn akkurat in den H0-Maßstab umgesetzt. Die Lok überzeugt durch ihre Technik und Gestaltung.

Würtembergisches KLEINOD

Die württembergische Tn war die kleinste und leichteste fünffach gekuppelte Tenderlok deutscher Länderbahnen. Die Achsfolge wählte man, um die erforderliche Zugkraft zu erzielen, die geringe Achslast von 13 t war dem vielfach schwachen Oberbau im Ländle geschuldet. Trotz des gegenüber Kolleginnen anderer Länderbahnen vergleichsweise kleinen Raddurchmessers von 1150 mm durfte die Tn mit 50 km/h flott unterwegs sein. Mit dem zügigen Ausbau der Nebenbahnen für eine Achslast von 15 t begann der Stern der Tn schon Mitte der 1920er-Jahre zu sinken. Da sich die nun als Baureihe 94.1 bezeichneten Loks im Rangier- und gelegentlichen Streckendienst aber bewährten, kam erst 1961 das Ende für die hübschen Württembergerinnen.

Mit der Tn setzt Brawa den Ausbau des Länderbahn-Sortiments nach württembergischen Vorbildern fort. Wie bei den Remshaldenern üblich, bestehen Fahrgestell und Aufbau weitgehend aus Metall, was der Lok eine wertige Haptik und, für die Fahreigenschaften wichtig, ein Gewicht von satten 300 g verleiht. Das Getriebe wurde so untersetzt, dass die Tn bei 12 V umgerechnet 54 km/h erreicht. Nach einer Einfahrzeit von einer Stunde stellten sich die von Brawa-Loks gewohnte Laufruhe und sehr gute Langsamfahreigenschaften ein. Bereits bei 1,6 V setzt sich die Lok mit weniger als 1 km/h sachte in Bewegung. Der große Regelbereich lässt feinfühlige Rangiermanöver zu. Gar nicht zart besaitet zeigt sich der Fünfkuppler bei der Zugkraftmessung. In der Ebene befördert er immerhin 24 zweiachsige Güterwagen. Auf einer dreiprozentigen Rampe beschleunigt die Lok aus dem Stand einen aus 18 Zweiachsern bestehenden Güterzug. Trotz der nur 0,7 mm hohen Spurkränze (das Maß ist NEM-gerecht!) ist die Tn auch auf schlechteren Gleisanlagen nicht zum Entgleisen zu bringen. Dafür sorgt das Fahrwerk, bei dem die erste Achse ein wenig um die Fahrzeug-Längsachse kippen kann, die zweite und dritte gefedert, die vierte starr und die fünfte nur seitenverschiebbar im Rahmen lagern.

Ab einer Spannung von 3,3 V verbreiten die Mikro-Birnchen in den wunderschönen Länderbahn-Laternen Licht. Sollten trotz der kulissengeführten Kupplung die Puffer von Lok und Wagen aufeinandertreffen, so



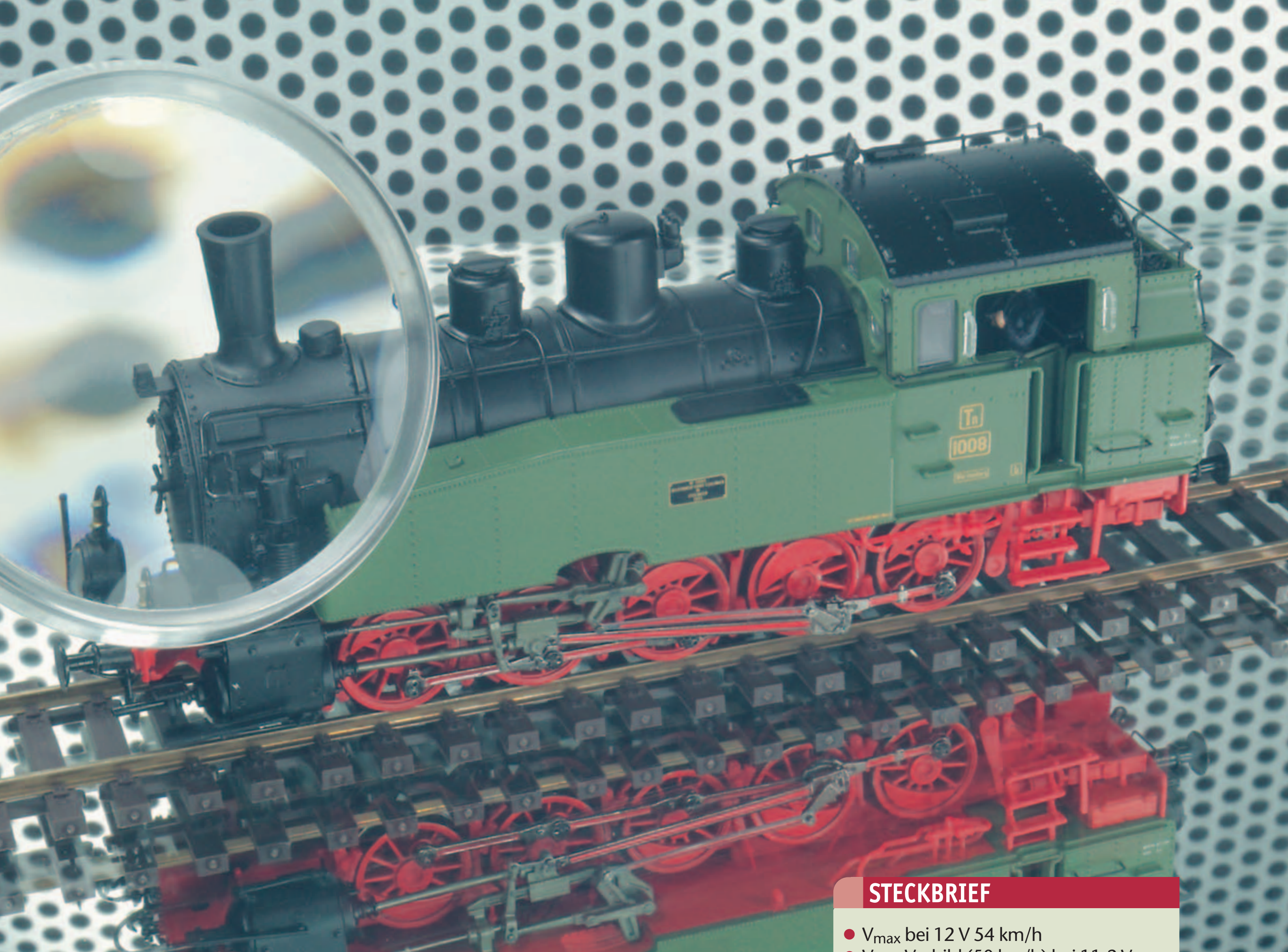
Erst unter der Lupe lassen sich die vielen feinen Details der kompakten Württembergerin richtig würdigen.



Die Mikro-Birnchen in den Lampen imitieren perfekt die Gaslaternen des Vorbilds.



Am schönen Rücken entzücken die filigranen Griffstangen des Kohlenaufsatzes und die Laternen.



mildern die Federpuffer den Stoß. Die 21-polige Digital-Schnittstelle sitzt im Kessel, der auch ausreichenden Platz für einen Decoder bietet, wie ihn die Wechselstrom-Version serienmäßig aufweist (Versionen mit Sound-Decoder erscheinen für Gleich- und Wechselstrom). Einen Raucheinsatz (Seuthe Nr. 20) kann man nachrüsten.

Die Gestaltung der Maschine entspricht dem an Brawa-Produkte gestellten Anspruch. Die Hauptmaße wurden korrekt ins Modell übertragen. Dass die Räder im Durchmesser um 0,3 mm zu klein sind, darf man vernachlässigen. Sämtliche Leitungen, Griffstangen, Leitern und Aufstiege sind separat angesetzt. Gerade angesichts der Perfektion der ganzen Lok fallen die nur in Rot gespritzten und darum etwas durchscheinenden Kunststoff-Tritte am Führerstand unangenehm auf. Der Spalt zwischen Ober- und Unterteil des Führerhauses ist ein Montagefehler am Testmuster.

Ein hohes Niveau hat die Ausführung der Loklaternen, bei denen das Birnchen den Eindruck einer Gaslaterne sehr gut wiedergibt. Damit der weitgehend eingerichtete Führerstand nicht so leer wirkt, haben Lokführer und Heizer dort (ab Werk übrigens) Platz genommen. Angesichts der beweglichen Führerstandstüren verwundert die überdimensionierte Ausführung der Griffstangen am Aufstieg. Den Metallrädern steht die geringe Spurkranzhöhe sehr gut. Beim Testmuster war auf der Lokführerseite die aus Kunststoff gefertigte Schieberstange leicht verbogen. Der Farbunterschied zwischen brünierten Metall-Kuppelstangen und den aus Kunststoff gefertigten Teilen ist nicht auffällig. Hauchfeine Kunststoff-Spritzlinge stellen die Sandfallrohre dar. Die Anschriften sind gestochen scharf und für die Epoche (die Lok wurde 1921 nach Gründung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft noch in eigenständiger Länderbahn-Farbgebung geliefert) korrekt in gelber Farbe aufgedruckt.

Wer sich auf württembergische Länderbahnen spezialisiert hat oder wer einfach nur Freude an gut gemachten Dampfloks hat, sollte, ohne zu zögern, zur Tn greifen. Das Kleinod kostet als analoges Gleichstrom-Modell 294,50 Euro. *Jochen Frickel*

STECKBRIEF

- V_{max} bei 12 V 54 km/h
- V_{max} Vorbild (50 km/h) bei 11,2 V
- Auslauf aus V_{max} 31 mm
- Auslauf aus 50 km/h 26 mm
- Anfahren (1,6 V) <1 km/h
- Zugkraft Ebene 60 g
- Zugkraft Steigung 3% 53 g

- **Hersteller:** Brawa, Remshalden
- **Nenngröße, Spur:** H0, 16,5 mm
- **Katalog-Nr.:** 40300
- **Andere Ausführungen:** Wechselstrom digital; DB-Epoche-III, alle Ausführungen auch mit Sound
- **Gehäuse:** Metall und Kunststoff
- **Fahrwerk:** Metall und Kunststoff
- **Kupplung:** Bügelkupplung in kulissengeführtem Normschacht
- **Kleinster befahrener Radius:** 360 mm
- **Digitale Schnittstelle:** 21-polig
- **Kraftübertragung:** Vom Motor über Schnecke-/Stirnradgetriebe auf vierte Kuppelachse, die anderen Achsen werden über Kuppelstangen mitgenommen
- **Schwungmasse(n):** 1
- **Haftreifen:** 2
- **Preis:** UVP 294,50 Euro



Ostalgie-Winter

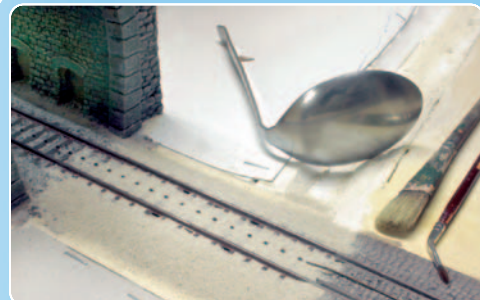
Jenes bescheidene Flair der alten Zeit war in Deutschlands Osten bis zur Wende noch nahezu unverfälscht erhalten geblieben. In Baugröße H0 entfaltet sich im Schnee sein besonderer Zauber.

Das erste Ansatzsegment zur H0-Mehrsystem-Mischbetriebsanlage (siehe „Innovative Mischung", MEB 2/2008, Seite 56) wartet mit einer Besonderheit auf: Ein Tunnelausgang fungiert hier als Tor in eine andere Jahreszeit und dient nebenbei als Möglichkeit zum Ortswechsel von Franken

Die 118 verkehrt außerplanmäßig, bringt sie doch einen Sonderzug mit Wintersportlern ins verschneite Erzgebirge.

in die ehemalige DDR. Während die Kernanlage noch ihrer weiteren Ausgestaltung harrt, rollen die Züge auf diesem ersten Erweiterungsteil bereits durch natürliche Umgebung – zu Weihnachten nun stilecht durch eine verschneite. Inspirationsquelle zum frostigen Szenenwechsel war übrigens die stimmungsvolle Filmbeilage „Dampflokwinter im Erzgebirge“ aus MEB 11/2007. So wurden Elemente aus dem Film frei übernommen und auf dem Segment kompakt, aber dennoch harmonisch vereint. Soweit zum Grundkonzept.

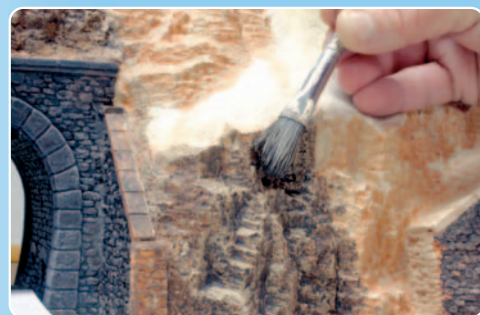
Wie die Kernanlage basiert auch dieses Ansatzstück auf dem Modulsystem des Blaufeldener Modellbahn-Teams und →



Herkömmlicher Gleisschotter im Tunnel, Quarzsand auf den einzuschneienden Gleisbereichen.



Lediglich die nachträglich gegipsten Ecken und Kanten müssen von Hand graviert werden.



Felsengestaltung: Nach der Gravur erfolgt die Grundeinfärbung mittels diverser Lasuren.



Schnee aus Moltofill: Sobald die Masse zu härten beginnt, sollte man eine neue anrühren.

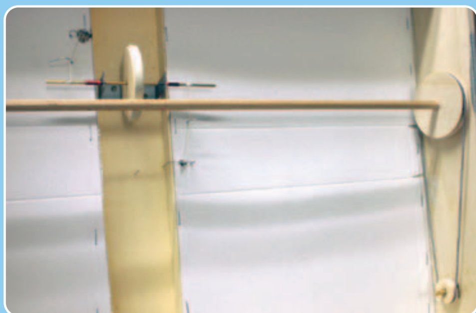




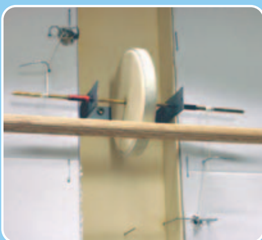
Geduldiges Wiederholen glättet den Schnee: Die weiße Mischung lässt den Sand verschwinden.



Wichtig ist eine völlig glatte Fadenführung, denn scheuern oder bremsen darf hier nichts.



Unterwelt-Einblick: Die Getriebe-Mechanik der Schrankenanlage.



Detail der Schrankenbaum-Ansteuerung.

entstand im konsequenten Leichtbau auf Basis einer Rahmenkonstruktion aus 8 Millimeter starkem Pappelsperrholz. Die Landschaft selbst erwuchs aus Styropor respektive Aluminiumgaze, überzogen mit einer Schicht Goldband-Fertigputzgips. Aus letzterem wurden auch die Felsen modelliert und nach Aushärtung von Hand graviert. Deren Einfärbung geschah zunächst in Lasurtechnik mittels wasserverdünnter Acryl-Mattfarben, anschließend erfolgte eine Hervorhebung der Gravuren in Graniertechnik. Ebenso gestaltete sich die Einfärbung der gipsernen Mauerplatten und des Tunnelportals, allesamt Abgüsse aus Spörle-Formen. Vor der weiteren Ausgestaltung erfolgte der Einbau einer Besonderheit, der mechanisch über eine Messing-Handkurbel an der Segmentseitenwand zu betätigenden Schrankenanlage des Bahnübergangs. Recht aufwendig gestalteten sich Entwicklung und Bau der zugehörigen Mechanik auf der Unterseite. Sämtliche Teile des aus Holz und Metall bestehenden Getriebes mussten selbst angefertigt werden. So wurden beispielsweise die Schnurlaufrollen zur Kraftübertragung via Transmissionsspirale (aus dem Wilesco-Dampfmaschinen-Modellbau) eigens gedrechselt. Die lange hölzerne Hauptwelle ruht in Kunststofflagerbuchsen, eingelassen in die Segmentseitenwände, und wirkt auf eine weitere, mit Gummi belegte Holzscheibe, die wiederum auf einer dünnen Messingwelle sitzt. Auf letzterer wickeln sich gegenläufig mit den Schrankenbaum-Gegengewichten verbundene Zwirnsfäden auf. Die Schranken schließen sich durch ihr Eigengewicht, sobald sich diese Zwirnsfäden von der Messingwelle abwickeln. Das geschieht dank der Übersetzung anmutig langsam und nebenbei sorgt eine ebenfalls durch die Hauptwelle ausgelöste Fahrradglocke für den passenden Sound. Beeindruckend für Tüftler: Alles funktioniert ohne jede Elektronik und die Bedienung fühlt sich ganz wie beim großen Vorbild an! Der Verzicht auf Zahnräder ermöglicht ein Durchrutschen nach dem Anschlag und vermeidet folglich Beschädigungen.

Originalgetreue Schrankenbetätigung



So kalt der Winter, so perfekt die Illusion: Heimelig strahlt der Schwibbogen am Fenster der Wohnstube.



Mamos, made in GDR – dennoch „kitgebasht“: Unser Wärterhaus im grundierten Zustand.



Die Schwibbogen-Lichtmaske verbirgt eine LED, die samt Vorwiderständen die Wohnstube füllt.

Nicht ohne Elektronik-Bauteile kommt hingegen der mit einer weißen LED beleuchtete Schwibbogen aus. Die mit Warmton-Filterlack farblich optimierte Leuchtdiode sitzt hinter einer mit winzigen Löchern versehenen Lichtmaske aus Tonkarton, auf deren Vorderseite der Schwibbogen aufgemalt wurde. Glasklarer Zweikomponentenkleber fungiert obendrein als Lichtleiter und imitiert die winzigen Glühlämpchen des Schwibbogens vortrefflich. Klar, dass die LED einen passenden Vorwiderstand benötigte, um an 16 Volt angeschlossen werden zu können. Aus der Lage eines Papiertaschentuchs entstand auch noch die anheimelnde Gardine in der Dienstwohnung des stilecht verwendeten alten Mamos-Bahnwärterhaus-Modells aus DDR-Produktion, welches sich heute im Sortiment der Firma Auhagen findet. Auch wenn es sich um ein museales →



Eben wurden die Schranken geöffnet. Die Dampfschwaden der 86 haben sich bereits verzogen.


Partiell wirkt es sehr gut, wenn man etwas Vegetation direkt in die Moltofillmasse einbettet.


Aus diversen Wurzeln entsteht ein kahler Baum, der am Pflanzort seinen Schneeauftrag erhält.


Verschmieren kann ohne Farbe nichts: Mit Leimwasser getränkter „Pulverschnee" von Noch.

Originalmodell handelt, wurde es dennoch mittels moderner Techniken montiert und gemäß im eingangs genannten Film sichtbaren Bauwerken DDR-typisch patiniert. Außerdem erhielt es einen Dienstraum-Anbau zur witterungsgeschützten Betätigung der Schrankenanlage, der an ein kleines Stellwerksgebäude erinnert. Er entstand im Eigenbau unter Verwendung diverser Teile aus der Bastelkiste sowie Karton. Kommen wir nun zu den frostigen Arbeitsschritten: Zunächst werden Eiszapfen angebracht, die entweder aus den Spritzbäumen der Zubehörindustrie entnommen oder selbst angefertigt werden. Als Basis dient mittels Schere zuzuschneidende Hemdkragen-Plastikfolie, welche man mit glasklarem Zweikomponenten-Klebstoff bestreicht. So gewinnen die Zapfen an Volumen und glitzern bei Lichteinfall. Allerdings sollte man sich Gedanken machen, an welchen Stellen beim Vorbild Eiszapfen entstehen und sie im Modell nicht wahllos anbringen. Auf dem

Schneekissen aus Moltofill

Hausdach haftet dank aufgebrachter Sprühgrundierung die zur Patinierung des Gebäudes benutzte Acryl-Mattfarbe perfekt und dient so auch den schichtweise aufzubringenden Schneekissen aus Moltofill respektive Latexfarbe als sichere Basis.

Die Schneelandschaft selbst entstand je nach einzuschneiendem Untergrund in differierenden Techniken. So wurde der Gleisbereich zuerst mit Quarzsand eingeschottert und dieser in bewährter Technik mittels Weißleim-Wasser-Mischung fixiert, was nach Durchtrocknung schließlich einer recht flüssig gehaltenen Mischung aus weißer Latexfarbe, Moltofill und Weißleim-Wasser-Gemisch als Haftgrund diente. Durch den nach jeweils erneuter Trocknung in mehreren Etappen wiederholten dünnen Auftrag lässt sich mit dieser Methode eine sehr glatte und gleichmäßige Schneedecke im Gleisbereich erzielen. Auf dem rauen Fertigputzgips-Grund der Landschaftshaut eignet sich etwas dickflüssiger angerührte Moltofill-Spachtelmasse als Schneedecke, die dank ihrer Eigenschaften selbst bei dickschichtigerem Auftrag nicht zur Rissbildung neigt. Die Masse sollte gerade noch fließen und wird am besten mittels Pinsels aufgebracht. Nach ihrem Abbinden und vollständiger Trocknung empfiehlt es sich, das zwar glatte, doch etwas poröse Moltofill-Material satt mit Tiefgrund zu tränken, der es letztlich extrem festigt. Zum Schluss streicht man die so behandelten Flächen dann noch mit verdünnter schneeweißer Latexfarbe. Für Schneehaufen an Straßen- oder Wegesrändern eignet sich Fertigschnee von Noch oder Auhagen am besten. Das feine Kunststoff-Puder rührt man einfach mit Weißleim-Wasser-Gemisch an und trägt die gewünschten Details mit kleinem Pinsel auf. Kahle Büsche aus zerzupften Grillreinigungspads (erhältlich im Baumarkt) sowie Bäume aus Naturwurzeln runden die winterliche Szenerie ab.

Michael Robert Gauß



Die LPG (landwirtschaftliche Produktionsgenossenschaft) war das Busch-Messe-Highlight 2008. Sie wird jetzt ausgeliefert.

Hans und Jörg Vallen stehen hinter dem Erfolg der Marke Busch. Jörg Vallen erinnert sich und analysiert die heutige Situation der Branche.

Vom Feuerwerk zur Sonnenblume



Bis vor kurzem war Hans Vallen noch ins Tagesgeschäft eingebunden.

Tabakpflanzen sind der jüngste Coup. In den Jahren zuvor begeisterte der Modellbahnzubehör-Hersteller Busch mit Maispflanzen, Weinstöcken und vor allem den Sonnenblumen die H0-Gemeinde. Außergewöhnliche Ideen sind das Markenzeichen des Viernheimer Unternehmens. Seit 50 Jahren ist die Firma Busch am Markt. Angefangen hat es wenige Jahre zuvor mit der Produktion von Feuerwerk. Der Kauf einer Spritzgussmaschine war die Initialzündung für die heutige Firma. Gegründet wurde das Unternehmen von Waldemar Busch, geprägt hat es Hans Vallen, der für die Ideen zuständig war – anfangs als Angestellter, später als Eigentümer. Heute führt sein Sohn Jörg Vallen die Geschäfte.

Zu den Tabakpflanzen gibt es auch eine passende Tabakscheune, die in Echtholzausstattung geliefert wird. Erneut wagte sich der mittelständische Betrieb auf Neuland. „Mit den Lasercut-Bausätzen haben wir angefangen, weil wir vorhatten, eine LPG zu produzieren", erklärt Jörg Vallen: „Bei der LPG waren wir der Ansicht, dass bei der zu erwartenden Stückzahl sich Kunststoffspritzguss-Werkzeuge nicht amortisieren würden. Wir haben schnell gemerkt, dass man mit der Laser-Technik viel anstellen kann. Jetzt haben wir unser erstes Produkt, die Tabakscheune ausgeliefert und ich denke, der Mix aus Holz und ergänzenden, patinierten Kunststoffteilen sieht super aus." Jörg Vallen kann sich gut vorstellen, dass die Lasertechnik ein dauerhafter Trend wird, denn „die Branche krankt ja daran, dass für die Kunststoffspritzlinge stets hohe Investitionskosten für die Werkzeuge fällig werden, egal ob es um eine Lokomotive oder eben ein Häuschen geht. Bei flachen Teilen, wie sie Gebäude zeigen, bietet die Lasertechnik den Vorteil, dass man keine Werkzeuge benötigt. Man kann so Dinge in kleinen Stückzahlen wirtschaftlich produzieren. Wir haben sehr gute Ansatzpunkte gefunden, um den Kunststoffspritzguss mit der Lasercut-Technik zu vereinen. Das bietet uns Möglichkeiten, die Anbieter von reinen Lasercut-Produkten nicht ha-

Typisch 60er-Jahre, als Maßstäblichkeit nicht das alleinige Maß war.







Die Toporama-Geländematte war ein großer Erfolg der 70er-Jahre, ebenso wie die Elektronik-Experimentierkästen.

BUSCH

Foto: Tiedtke

ben, weil sie die Kunststofftechnik nicht beherrschen. Wir werden nächstes Jahr eine ganze Reihe von schönen Produkten vorstellen", so Vallen.

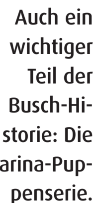
Jörg Vallen wuchs beinahe in der Firma auf und von den fünf Jahrzehnten Busch-Historie hat er bereits einige mitgeprägt. Zwar besaß auch er als kleiner Junge eine Märklin-Bahn und später auch eine N-Anlage, aber er empfand „stets mehr Spaß am Aufbau und am Basteln als am Fahren", bekennt Vallen: „Richtig Zugang zur Eisenbahn bekam ich über das Thema Elektronik." Früh schon entwickelte Vallen Junior marktfähige Produkte wie Blinklichtsteuerungen und Elektronik-Experimentierkästen. „Das war so gegen Ende meiner Schul- und während meiner Bundeswehrzeit und auch während des Studiums, da habe ich sehr viel Zeit in der Firma verbracht. Ich habe damals noch Handmuster, Elektronik-Schaltungen und kleine Schaustücke gebaut", erinnert sich der heutige Chef. Vallen studierte in Saarbrücken Wirtschaftsingenieurwesen. „Das hat sich bei mir schnell abgezeichnet, ich mag Zahlen, mich interessieren auch Statistik und betriebswirtschaftliche Vorgänge. Da war dieses Fach eine gute Schnittstelle. Und nachdem ich schon früh sah, dass in der Firma meine Zukunft liegen würde, wäre ein reines Elektrotechnikstudium zu speziell gewesen. Eine gewisse kaufmännische Ahnung benötigt man eben auch."

Seit zwei Jahren führt Jörg Vallen Busch alleine. Aber bei Busch gab es keine klassische Staffelstabübergabe: „Bei uns war der Übergang von meinem Vater auf mich extrem fließend. Ich bin sehr früh eingestiegen mit Dingen, die für meinen Vater Neuland waren. Ich habe deshalb nie irgendeinen Bereich übernommen, sondern habe mir innerhalb der Firma meine eigenen Projekte aufgebaut. Als wir Schönheide übernahmen, war das von Beginn an mein Kind. Mein Vater und ich arbeiteten lange Zeit parallel. Lediglich in den letzten Jahren trat mein Vater etwas kürzer und so ging mehr und mehr an mich über."

Modellbahner kennen den Hersteller Busch auch wegen seiner extravaganten Produkte. In den 1960er-Jahren waren es etwa Boote mit dem so genannten Molekularantrieb und vor wenigen Jahren gar ein UFO. Bis vor 20 Jahren stammten die meisten Produktideen von Vater und Sohn. Die enorme Vergrößerung des Sortiments basiert aber ebenso auf den Ideen aller Busch-Mitarbeiter. Auch „dank unserer Betriebsstätte in Schönheide", so Vallen, „denn in Ostdeutschland ist das Thema Modellbahn stärker in den Köpfen verankert als im Westen. In Schönheide arbeiten eine Menge Leute, die Ideen haben und um- →



Das Viernheimer Werk ist heute die Busch-Logistik-Zentrale.



Auch ein wichtiger Teil der Busch-Historie: Die Karina-Puppenserie.

setzen wollen." Etwa die erste Pflanze des Naturpur-Programms, die Sonnenblume. „Vor ein paar Jahren sagte ich zu unserem Mann in Schönheide, Herrn Stegmann, wir brauchen eine Sonnenblume. Das ist doch die größte Blume, das müsste doch in H0 machbar sein. Darauf meinte er: Das wäre ein schwieriger Fall. Acht Wochen später war ich wieder in Schönheide und er präsentierte mir die erste Sonnenblume. Die haben dort ein experimentelles Werkzeug gebaut und festgestellt: Die Sonnenblume geht", erinnert sich Vallen. Wenn es um seine Mitarbeiter geht, gerät Vallen ins Schwärmen und die Wertschätzung zeigt sich auch in der Jubiläumsbroschüre, in der langjährige Angestellte auch namentlich gewürdigt werden.

Wer die Modellbahnszene, vor allem im Maßstab 1:87, in den letzten Jahren beobachtete, konnte feststellen, dass es einen Trend zur stärkeren Gewichtung des qualitativ hochwertigen Landschaftsbaus gibt, was den Zubehörhersteller Busch freut: „Wir arbeiten fleißig daran und haben auch ein bißchen was dazu beigetragen." Dennoch hat die Branche schon bessere Zeiten gesehen. Sorgen macht sich Vallen um den Handel, dem es aus verschiedenen Gründen nicht gut geht. Einer ist auch die enorme Zunahme an Produkten. Ein solch riesiges Sortiment wie es etwa Busch anbietet, ist kaum mehr vollständig im Fachgeschäft unterzubringen. Vallen zögert ein wenig: „Wir haben in Deutschland noch eine ganze Reihe guter und großer Händler, die die wichtigsten Artikel im Laden haben. Aber unser Katalog beinhaltet sicher auch viele Produkte, die bestellt werden müssen." Hinzu kommt, dass die Sortimente sich schneller ändern. „Früher hatten wir Artikel, da wusste man, 20 Jahre lang verkaufe ich davon jedes Jahr eine bestimmte Anzahl. Aber in den letzten Jahren ist extrem auffallend, dass die Sortimente immer neuheitenlastiger werden und das Standardsortiment darunter leidet. Selbst ein Artikel wie ein Andreaskreuz mit Warnblinklichtanlage, was man immer braucht, leidet im Vergleich noch zu vor fünf Jahren. Wenn die Händler heutzutage die Neuheiten durchbestellt haben, ist ihr Laden halb voll", berichtet Vallen. Die Hersteller wiederum stehen unter dem Druck, jedes Jahr neue Highlights zu liefern. „Vor 20 Jahren hatten wie einen vierseitigen Neuheitenprospekt. Der reichte, um am Endes des Jahres ein zweistelliges Umsatzplus zu erzielen. Heute haben wir jährlich einen 24-seitigen Neuheitenprospekt plus Sommer- und Herbst-Neuheiten und das reicht dann, um den Umsatz zu halten. Die Branche hat sich massiv verändert", erläutert Vallen das Dilemma: „Natürlich wäre es schön, mal ein Jahr weniger Neuheiten zu bringen, um Luft zu holen, aber dann ist man schnell weg vom Fenster, weil die Mitbewerber den Platz einnehmen."

Außergewöhnliche Produkte und engagierte Mitarbeiter: Busch

Busch kennzeichnet ein Programm, das auch viele moderne Artikel aus der so genannten Epoche V beinhaltet. „Das hat mehrere Ursachen, die ineinandergreifen. Den Kleinwagen Smart im Maßstab 1:87 machten wir, weil wir 1998 von Smart einen Auftrag erhielten und entsprechend viele Smarts produzieren konnten. Nachdem unser Smart so gut lief, da gab es Jahre, in denen wir mehr Modell-Smarts verkauften, als große Smarts verkauft wurden, kam die Idee, eine Smart-Welt anzubieten. Da gehören der Smart-Tower und das Smart-Verkaufsgebäude dazu. Nachdem wir einmal angefangen hatten mit diesen modernen Dingen, kam dann auch der Wunsch nach etwas mehr Drumherum. So kam es zum modernen Bürogebäude oder dem Bahnhof im Container oder eben auch zu verrückten Ideen wie dem Ufo."

Seit der Übernahme der ehemaligen Praliné-Produktion in Schönheide, Anfang der 1990er-Jahre, produziert Busch auch Auto-Modelle, oft sehr aktuelle. „Ganz moderne Fahrzeuge, etwa eine neue Mercedes C-Klasse, machen wir, wenn wir einen Werksauftrag haben. Dann bekommen wir sechs Monate vor der Fahrzeugpräsentation CAD-Daten der Außenhülle und Bilder." Dann wird Busch in Viernheim zum Hochsicherheitstrakt: „Wir müssen uns verpflichten, dass wir die Daten geheim halten, und in der Konstruktion wird dann mit Wechselplatten gearbeitet, die abends im Tresor verschlossen werden. Und wenn dann das Fahrzeug der Presse vorgestellt wird, haben wir auch unser 1:87-Modell fertig", erklärt Vallen den Produktionsprozess.

Die meisten Busch-Artikel sind Eigenproduktionen. Spritzgussteile werden in Schönheide hergestellt, lackiert sowie bedruckt und in Heimarbeit oder der tschechischen Republik montiert. „Wir machen in Viernheim die Verpackungseinheiten, produzieren die elektronischen Schaltungen. Ansonsten sind hier Logistik und die Verwaltung", so Vallen: „Wir gehörten zu den ersten, die

Typisch Busch: Die moderne Welt in 1:87, etwa mit Smart und Smart-Tower, ist selbstverständlicher Bestandteil des Busch-Sortiments.

Auch von Busch: EDV speziell für den Spielwarenhandel.



Der Nürnberger Messestand des Jahres 1960 mit markantem Nierentisch-Charme: Die ersten Modellbahn-Artikel wurden angeboten.



Marksteine

__1. Dezember 1955:__ Die Firma Waldemar Busch & Co. KG wird als Pyrotechnik- und Zünder-Fabrik gegründet.
*__1. Januar 1956:__ Hans Vallen (*4. August 1929) tritt in die Firma als Verkaufsleiter ein.*
__1. Juli 1957:__ Die Firma „Busch Plastic" wird gegründet; Umzug von Mannheim nach Viernheim; Hans Vallen plant die Produktion von Kunststoff-Spielzeug.
__1958:__ Erster Auftritt bei der Nürnberger Spielwarenmesse mit Modellflugzeugen.
__1960:__ Erste Plastik-Geländeteile im Maßstab H0.
__1961:__ Ausbau des Geländesortiments, weiteres Zubehör wird ins Sortiment aufgenommen.
__1964:__ Innovatives Straßenlampen-Reflexsystem erscheint.
__1966:__ Hans Vallen wird Teilhaber der Waldemar Busch & Co. KG.
__1971:__ „Toporama", die Modellbahnlandschaft von der Rolle, erscheint und wird ein großer Erfolg.
__1973:__ Die Phonothek wird gegründet, Segelflugmodelle ins Programm aufgenommen und der Umzug in den Neubau in der Heidelberger Straße beginnt.
__1975:__ Waldemar Busch verlässt die Firma, Hans und Christine Vallen übernehmen die Anteile.
__1976:__ Der Experimentierkasten „Elektronik-Studio", maßgeblich vom Gymnasiasten Jörg Vallen mitentwickelt, erscheint.
__1979:__ Busch bringt die Karina-Puppen in den Handel.
__1984:__ Das „Busch DATA-Service" wird vorgestellt, ein computerbasiertes Warenwirtschaftssystem, das für den Spielwaren-Einzelhandel zugeschnitten ist.
__1992:__ PC Rail, ein Gleisplanprogramm für den heimischen Computer, wird vorgestellt.
__1994:__ Busch übernimmt die Marke „Praliné" in Schönheide und wird so Hersteller von Modellautos.
__2003:__ Die Sonnenblumen in H0 sind eine der Nürnberger Sensationen. Das „Natur pur"-Sortiment startet.

Artikel in Fernost produzieren ließen, und wir haben, als die anderen begannen, nach China zu gehen, die meisten Produkte zurückgeholt. Fernost hat Vorteile bei hohen Stückzahlen. In Deutschland haben wir den Vorteil einer hohen Flexibilität."

Kurzfristig profitierten die Zubehörproduzenten in den letzten Jahren von den bekannten Problemen der Fahrzeughersteller, aber „ich weiß nicht, wie es langfristig ist. Als die Hersteller des rollenden Materials Probleme hatten, haben viele Endverbraucher eine gewisse Zeit statt einer teuren Lok auch mal Zubehör gekauft. Daher war der Zubehörbereich insgesamt relativ stabil. Im Moment haben auch die Zubehörhersteller ihre Schwierigkeiten. Das hängt damit zusammen, dass der Handel insgesamt schwach ist. Wenn die Hersteller des rollenden Materials nicht genügend Ware liefern können, so dass erforderliche Umsätze generiert werden, fehlt dem Handel Geld – Geld für die Ladenmiete und die Mitarbeiter und dann kauft er auch nicht unbedingt Zubehör. Es gibt viele Händler, denen geht es gut, da verzeichnen wir gute Zuwachsraten, aber wir verlieren auch immer noch viele. Vorletztes Jahr gaben um die 100 Händler auf und letztes Jahr noch einmal. Das ist im Moment unser Hauptproblem: Händler, die es nicht mehr gibt."

Jörg Vallen vertraut aber auf seine innovativen Produkte und sieht optimistisch in die Zukunft. Mindestens 50 weitere Jahre sind Busch auf jeden Fall zu wünschen. *Stefan Alkofer*



Die Sonnenblumen waren ein Meilenstein, der auch außerhalb der Modellbahnwelt Aufmerksamkeit erregte.

Untrennbar – Jörg Vallen und Busch: Bereits als Schüler entwickelte er neue Ideen.





In Schönheide befindet sich heute der wichtigste Busch-Produktionsstandort.

Foto: Busch

Vor zehn Jahren stellte Uhlenbrock die Digitalzentrale Intellibox vor. Sie ist der Mittelpunkt eines ganzen Systems.

Alles im KASTEN

Es war 1998, als die bereits im Modellbahn-Elektronik-Sektor bekannte Bottroper Ideenschmiede Uhlenbrock auf der Spielwarenmesse in Nürnberg eine Digitalzentrale vorstellte. Zusammen mit der italienischen Firma Modeltreno und dem Entwickler Stefano Chiti-Batelli wurde die Intellibox entworfen. Mit der Einführung der Klugschachtel wurde auch die Idee der Multiprotokollfähigkeit im Digitalbereich geboren.

Nicht nur die Unterstützung der damals drei gängigsten Digitalprotokolle Digital Command Control (DCC), Motorola (Mot) und Selectrix (Sx), sondern auch die Möglichkeit, fremde Digital-Komponenten einzubinden, zeichnen diese Zentrale aus und haben zum großen Erfolg beigetragen: Mittlerweile wurden über 30 000 Geräte verkauft! Bei der Rückmeldung werden Märklins s88-Bus und der hauseigene Loco-Net-Standard unterstützt.

Mittlerweile umfasst die Uhlenbrock-Produktpalette eine Vielzahl von Loco-Net-Komponenten und viele Adapter zu fast allen anderen aktuellen Digitalsystemen. Dass sich trotz der Vielzahl neu auf dem Markt erschienener Digital-Zentralen der Uhlenbrock-Klassiker noch immer gut verkauft, regt an, das Geheimnis des Erfolgs zu ergründen und die Möglichkeiten des Systems Intellibox aufzuzeigen. Für das Jahresende 2009 hat Uhlenbrock die Intellibox II angekündigt.

Nicht unerwähnt bleiben sollen auch die Ableger der Intellibox. Das Twin-Center von Fleischmann (DCC und Fleischmann-FMZ) und die Digi-Power-Box (nur DCC) der Firma Piko sind zwei Intellibox-Varianten.

Man ist bei Uhlenbrock der Idee eines offenen Multiprotokollsystems treu geblieben. Die intern als dritte Generation bezeichnete aktuelle Intellibox verfügt unter anderen über einen internen Infrarotempfänger zur Ansteuerung über eine Fernbedienung, was zur Unterscheidung in Intellibox IR (Art.Nr. 65050) und Intellibox Basic (#65060, ohne IR-Empfänger) führte.

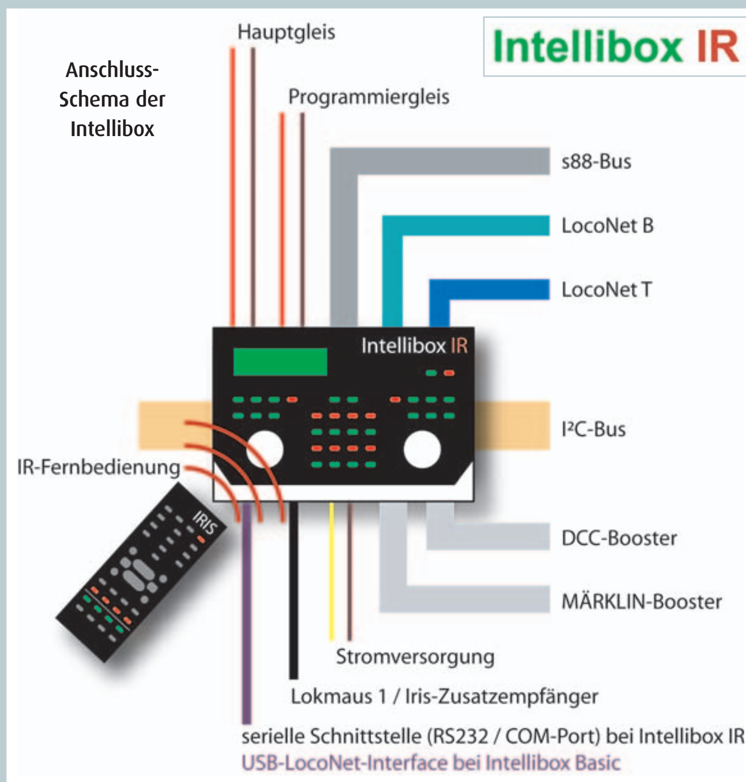
Die Intellibox kann an volkstümlich als Zwei- oder Dreileiter-Anlagen bezeichneten Modellbahnen betrieben werden. Lok-, Funktions-, Weichen- und Schaltdecoder im Motorola-, DCC- und Selectrix-Format unterschiedlicher Hersteller können gleichzeitig auf einer Anlage betrieben werden. Weitere Geräte schließt man einfach über das Loco-Net, ein universelles Netzwerk für die Modelleisenbahn, an. Zusätzlich zu den beiden Loco-Net-Buchsen (Typ B und T) bietet die Intellibox diverse weitere Buchsen für den Anschluss anderer Digital-Komponenten und eines Computers.

Neben den Anschlüssen für die Stromversorgung (16 bis 18 V Wechselspannung, mindestens 52VA Trafoleistung), den beiden Gleisanschlüssen für das Hauptgleis und das Programmiergleis, bietet die Intellibox zwei mehrpolige Buchsen für DCC-Booster (Lenz, Arnold, Märklin=) und für Märklin-Booster (6015 oder 6017). Über eine sechspolige Buchse kann der s88-Rückmeldebus angeschlossen werden und es können bis zu 31 s88-kompatible-

Rückmeldung über Loco-Net: Sicher und schnell!

Module abgefragt werden. An den Seiten rechts und links wird der I²C-Bus des Märklin-Digital-Systems herausgeführt und dort können gehäuseähnliche Märklin- und Arnold-Geräte wie beispielsweise Märklins Keyboard 6040 oder das alte Control 80f angeschlossen werden. Welchen Vorteil das für den Modellbahner hat? Er braucht seine alten Komponenten nicht zu entsorgen, sondern kann sie weiter verwenden. Daneben sind die Produkte oft für sehr wenig Geld gebraucht erhältlich.

Eine runde fünfpolige Buchse erlaubt den Anschluss einer Roco- oder LGB-Lokmaus 1 (die mit dem Schiebeschalter) oder des ersten Iris-Infrarot-Empfängers. Über ein Y-Kabel (#66530) sind auch mehrere



Anschluss-Schema der Intellibox

Geräte anschließbar. Komplettiert wird der Anschluss-Reigen bei der Intellibox Basic durch eine neunpolige serielle Buchse (RS232/Com-Port) für die Verbindung zum Computer. Bei der Intellibox IR ist die RS232-Buchse durch eine USB-Loco-Net-Schnittstelle ersetzt, das Computerinterface tragen beide Geräte bereits in sich.

Durch diese Anschlüsse und über Adapter wie beispielsweise den für Rocos Lokmaus 2/Multimaus (#63840) oder für Märklins Mobile-Station (#63810) ist die Intellibox offen für weitere Fremdprodukte.

Bereits für sich alleine hat die Klugschachtel viel zu bieten: Die Intellibox ist eine vollwertige Digitalzentrale, sie sorgt für die Erzeugung der unterschiedlichen Digitalformate (DCC, MOT, Sx), verarbeitet die eingehenden Daten und koordiniert die einzelnen Komponenten. Der integrierte Booster ist gegen Kurzschluss gesichert und liefert am Hauptgleisausgang einen maximalen Ausgangsstrom von 3A.

Das zweizeilige, beleuchtete LC-Display bietet einen knappen Überblick über Informationen des jeweiligen Modus an. Es sind über die „modus"-Taste sechs Modi anzuwählen: Fahrpult & Keyboard, Memory (Fahrstraßensteuerung), s88-Monitor (Rückmeldung), Decoder-Programmierung, Iris (Infrarot-Fernbedienung) und Lissy (Automatikfunktionen). Dass andere Zentralen einen größeren Bildschirm und damit ausführlichere Benutzerführung bieten, sehen viele Modellbahner als einzigen Nachteil der Intellibox.

Mit den beiden integrierten Fahrreglern können gleichzeitig zwei Lokomotiven unabhängig voneinander gesteuert werden. Die Drehregler ohne Endanschlag können wie Wechselstromtrafos mit Fahrtrichtungsumschalttaste (Druck auf den Drehregler) oder wie →





Fahren, Schalten, Rückmelden, Decodereinstellen: Alles beherrscht die Intellibox, sofern die ganze Anlage digitalisiert ist.

Gleichstromfahrgeräte mit Mittelstellung benutzt werden.

Die Anzahl der verfügbaren Fahrstufen und Lok-Adressen hängt vom jeweiligen Decoder ab. Die Intellibox unterstützt grundsätzlich alle Fahrstufen (Motorola-14, DCC-14, DCC-27, DCC-28, DCC-128, Sx-31) und vierstellige Decoderadressen bis 9999. Im DCC-Modus werden bis zu 10 000 Sonderfunktionen unterstützt. Die Sonderfunktionen f0 (Licht) bis f12 können direkt bedient werden, alle weiteren über Nummerneingabe auf der Tastatur.

Das Keyboard kann 320 Märklin- und 2040 DCC-Magnetartikel schalten und die Weichenlage oder Signalstellung für acht Adressen im Display gleichzeitig anzeigen. Die Fahrstraßensteuerung (nicht bei Intellibox Basic) kann bis zu 48 Fahrstraßen verwalten. Jede Fahrstraße kann bis zu zehn Schaltvorgänge beinhalten, wobei die Möglichkeit besteht, eine weitere Fahrstraße aufzurufen und somit mehr als zehn Schaltvorgänge nacheinander auszulösen.

Der Rückmeldebus der Intellibox kann bis zu 2048 Meldungen auswerten. Der Belegt-Zustand von 16 Gleisabschnitten kann direkt im zweizeiligen Display abgelesen werden. Allerdings sollte nicht verschwiegen werden, dass eine solche Vielzahl von Informationen auf dem kleinen Display nicht eben komfortabel angezeigt wird. Der Anschluss an die Modellbahn und weitere Modellbahn-Komponenten erfolgt über die bereits genannten Gleisanschlüsse und die Bus-Anschlüsse: Loco-Net, s88 und I^2C.

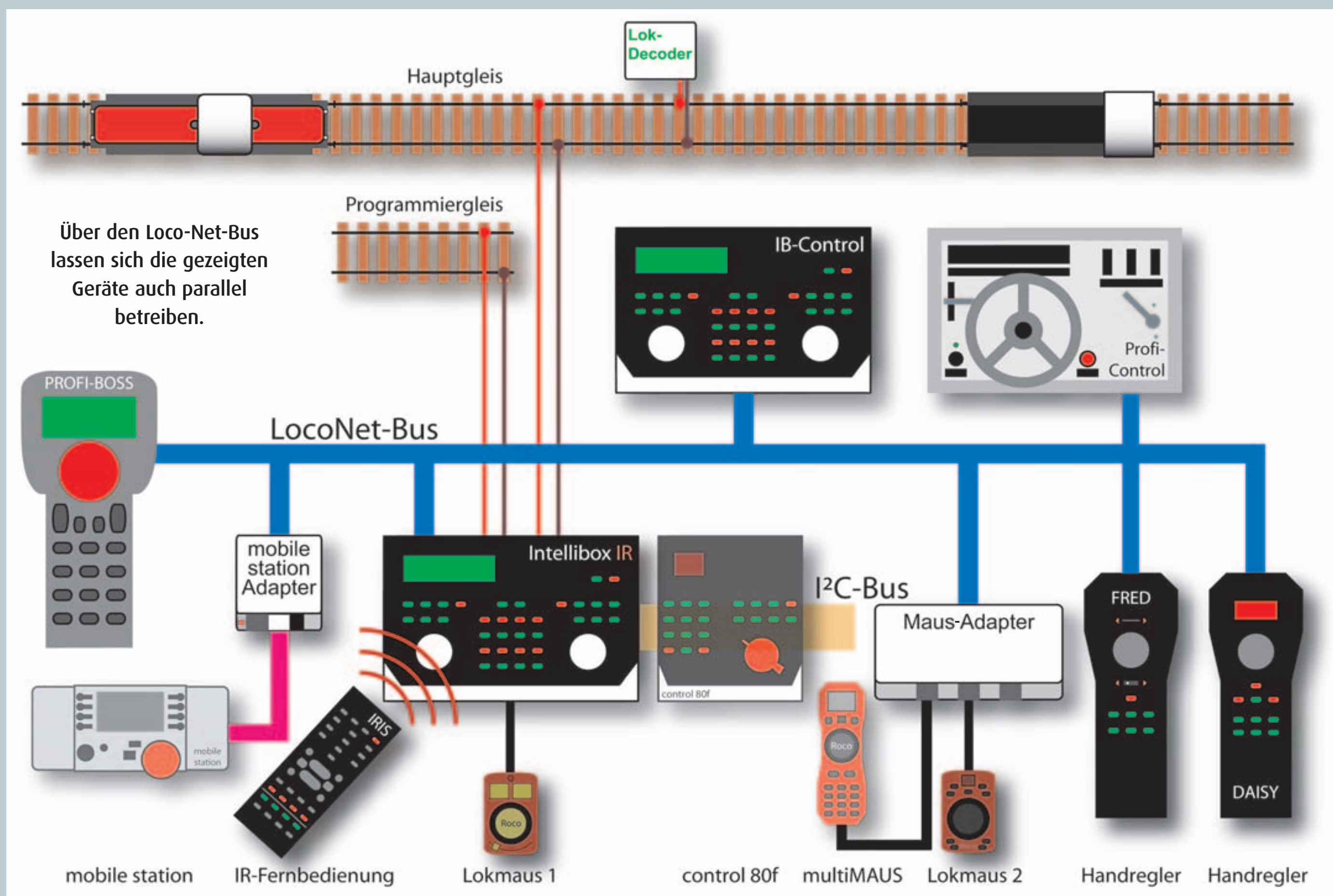
Uhlenbrock bietet drei verschiedene Handregler an

Zukunftssicher ist das Intellibox-Konzept trotz des Alters von zehn Jahren noch immer durch die Möglichkeit, die System-Software (auch Firmware genannt) über den Computer direkt aufzuspielen und somit Systemerweiterungen und Fehlerbehebungen einfach zu ermöglichen.

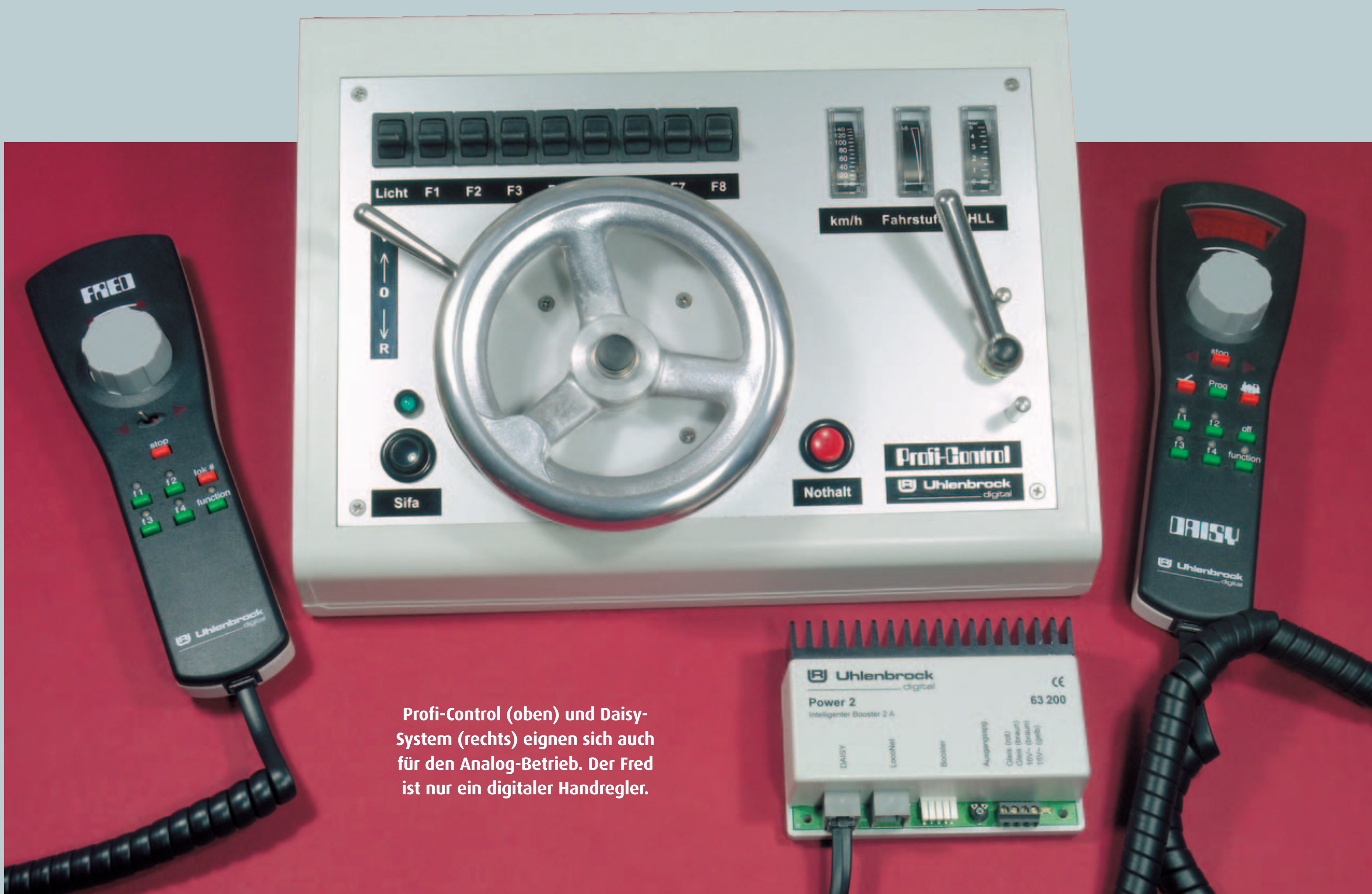
Zur hauseigenen Verwandtschaft zählen Fred, der digitale Handregler, das Führerstandsfahrpult Profi-Control, das Einsteiger-System (an der Intellibox als Handregler) Daisy und die Infrarot-Fernsteuerung Iris.

Ersterer wird seit Frühjahr 2001 als digitaler Handregler (#66000) zur Intellibox angeboten. Fred ist die Abkürzung für Fremos einfacher Drehregler, dessen Ur-Version von Stefan Bormann und Martin Pischky, zwei engagierten Mitgliedern des Fremo (Freundeskreis Europäischer Modellbahner e.V.), bereits im Jahr 1998 für die Loco-Net-Komponenten der US-Firma Digitrax entwickelt wurde. Die Bauanleitung mit Schaltplan und das Platinen-Layout des Fremo-Freds wurden im Internet veröffentlicht. Aufgrund des großen Erfolges mit mehreren 100 Nachbauten auch außerhalb des Fremo wurde in einer Zusammenarbeit mit Uhlenbrock als Ergänzung zur Intellibox ein industriell gefertigtes Produkt mit deutlich erweitertem Funktionsumfang entwickelt. Stefan Bormann hat Hard- und Software für Uhlenbrock angepasst. Die Rechte am Uhlenbrock-Fred liegen beim Hersteller, jene an der Selbstbauvariante bleiben bei Pischky und Bormann, weshalb die Bauanleitung zum Fremo-Fred weiterhin im Internet abrufbar bleibt.

Der Uhlenbrock-Fred unterstützt zwei Betriebsmodi: Den



Über den Loco-Net-Bus lassen sich die gezeigten Geräte auch parallel betreiben.



Profi-Control (oben) und Daisy-System (rechts) eignen sich auch für den Analog-Betrieb. Der Fred ist nur ein digitaler Handregler.

Dispatch-Modus und den erweiterten Modus. Der Dispatch-Modus ist an jeder Digitalzentrale mit Loco-Net-Anschluss möglich. In dieser Betriebsart kann nur eine von einer Zentrale freigegebene Lokadresse vom Fred übernommen werden.

Im erweiterten Modus wird für den Anschluss eine Intellibox oder ein Fleischmann-Twin-Center als Digitalzentrale benötigt. Mit dem Handregler können dann abwechselnd vier verschiedene Digitallokomotiven mit bis zu neun Sonderfunktionen (f0 für die Lokbeleuchtung und f1 bis f8 für weitere Sonderfunktionen) gesteuert werden.

Es können im erweiterten Modus maximal 16 Freds betrieben werden, im Dispatch-Modus sogar beliebig viele. Das Grundprinzip in beiden Modi sieht vor, dass dem Handregler die jeweiligen Lokomotiven zugewiesen werden. Vor allem, wenn Kinder mit im Spiel sind, verhindert man mit dem Fred im Dispatch-Modus, dass versehentlich andere Triebfahrzeuge in Bewegung geraten.

Im Intellibox-Display wird die aktuelle Fahrstufe des mit dem Fred gesteuerten Triebfahrzeuges angezeigt. Dass der Geschwindigkeitsregler des Freds einen Endanschlag aufweist und die Fahrtrichtung mit Kippschalter gewechselt wird, weicht zwar von der Fahrpult-Bedienung der Intellibox ab, ist aber für viele Modellbahner sogar angenehmer. Wird der Handregler vom Loco-Net getrennt oder der Betrieb beendet, so bleiben alle Einstellungen im Fred und im Decoder gespeichert. Der Regler kann an anderer Stelle wieder in eine Loco-Net-Buchse eingesteckt werden.

Wie auf der Lok: Fahren mit dem Profi-Control

Neben Fred als digitalem Handregler ist über das Loco-Net auch der Anschluss des im November 2002 vorgestellten Profi-Control (#65500) als vorbildnaher Lokführerstand an Intellibox, Twin-Center oder die „Chief"-Zentrale von Digitrax möglich.

Die Bedienelemente des Profi-Control sind denen einer Diesel- oder E-Lok der Epoche III nachempfunden. Es gibt ein massives Handrad für die Einstellung der Fahrstufe. Ein Kombihebel dient als Hauptschalter zur Auswahl der Fahrtrichtung und zum Abstellen der Lok. Ein weiterer Hebel entspricht dem Hauptbremsventil und steuert über sechs verschiedene Positionen den Bremsdruck in der Hauptluftleitung.

Für zusätzlichen vorbildnahen Fahrspaß verfügt das Fahrpult über eine Sicherheitsfahrschaltung (Sifa). Diese Überwachungseinrichtung, die beim Vorbild ebenfalls zu finden ist, besteht aus einem Taster, den der Lokführer alle 30 Sekunden einmal betätigen muss. Die neun Kippschalter. dienen zur Anwahl der digitalen Sonderfunktionen. Auch ein Analogbetrieb ist möglich: Wird das Profi-Control mit einem Booster Power2 (#63400) verbunden, kann auf diesem Weg eine konventionelle Gleichstromlokomotive gesteuert werden. Auch beim Profi-Control gibt es den beim Fred beschriebenen Dispatch- und den erweiterten Betriebsmodus.

Weiteres Zubehör zur Intellibox und die Möglichkeiten des Schaltens und Waltens werden in zwei weiteren Beiträgen zum Thema zehn Jahre Intellibox vorgestellt. *Harry Kellner/yo*

Klaus Fischer baut eine H0-Anlage mit wahrhaft preiswürdigen Motiven aus den Epochen III und IV.

Toller Fang

Meine Lieblingsszene lautete das Thema, unter das die Wangener Modellbau-Firma Noch ihren Modellbauwettbewerb 2007/2008 stellte.

„Wenn man schon Fischer heißt, warum sollte man nicht eine Szene gestalten, die etwas mit Wasser zu tun hat", erzählt Klaus Fischer und öffnet zum Eintritt auffordernd weit die Tür zu seinem Hobbyraum. Der 49-jährige ist einer der Sieger des obengenannten Wettbewerbs und belegte mit seinem „Burgteich" den dritten Platz in dem fast 100 Bewerber zählenden Einsenderfeld. „Inzwischen habe ich die Kleinszene wieder in meine H0-Anlage integriert, sie ist aber von allen Seiten einsehund fotografierbar" erklärt er und deutet auf die Kamera des MEB-Fotografen Siegfried Kirchberg.

Der erste Eindruck ist immer der beste, sagt man. Bei Fischers Hobbyraum bewahrheitet sich das Sprichwort: Aufgeräumt und sauber, mit Erinnerungsstücken von der großen und der kleinen Bahn, präsentiert sich das Refugium. Vor lauter Details weiß das Auge zunächst



Von Tunnel zu Tunnel verläuft die zweigleisige Strecke entlang des südlichen Anlagenrandes.

nicht, wohin es blicken soll. Das ebenerdig gelegene Modellbahnzimmer ist etwa 25 Quadratmeter groß und fast vollständig mit einer detailreich gestalteten Modellbahnanlage ausgefüllt. „Epoche III bis IV. Tillig-Elite-Gleis", konstatiert Siegfried Kirchberg sachkundig. „Ja. Grundthema ist eine zweigleisige Hauptbahn mit abzweigender Nebenbahn, das beliebte Thema vieler Heimanlagen", erklärt Fischer.

Nach seinem Beruf befragt, antwortet er etwas zögerlich: „Hmm. Hausmeister." „Wie immer: Bescheidenheit ist seine


Foto: K. Fischer

Während am Hauptbahnhof weiter gebaut wird, erfolgt auch die Elektrifizierung der Hauptstrecke.

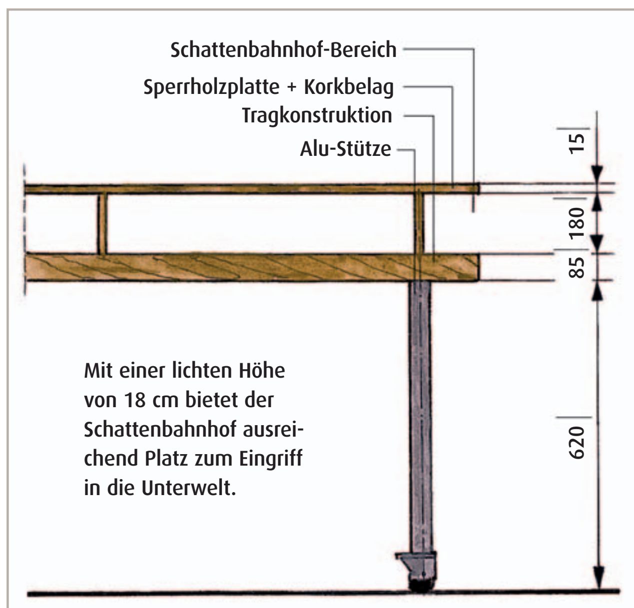


Zier", fügt seine Ehefrau Ramona hinzu, die sich zu Herrn Fischer und dem MEB-Team gesellt hat. „In Wirklichkeit ist er die Seele vom Geschäft. Ich betreibe mit einer Kollegin eine Firma mit Pflegediensten und einem Heim, in dem Klaus vom Instandhalter bis zum Kraftfahrer alles macht, was lebensnotwendig ist. Und dann werkelt er abends noch zwei bis drei Stunden an seiner Modellbahnanlage", fügt sie lächelnd hinzu. „Von nichts kommt nichts!", ergänzt der Modellbauer. „So sind bereits vier Jahre ins Land gegangen, und die Anlage ist noch nicht fertig, wie sie am Bahnhof des rechten Anlagenschenkels sehen. Wird sie wohl auch nie!", schließt er zufrieden.

„Wie ich zum Modelleisenbahnbau gekommen bin? Durch meine Umwelt. Da ist erstens das gewaltige Einzugsgebiet des benachbarten Braunkohle-Kombinats mit dem einstmals gewaltigen Güter- und Personenverkehr auf den Regelspurstrecken und den klingelnden Kohlezügen hinter den Spezial-E-Loks auf der 900-Millimeter-Spur. Auf den Achsen der OOt-Wagen befinden sich nämlich Stahl- →



Die Schlossteich-Szene, die Klaus Fischer den dritten Platz beim Noch-Dioramenwettbwerb bescherte, begeistert durch viele Details.



Mit einer lichten Höhe von 18 cm bietet der Schattenbahnhof ausreichend Platz zum Eingriff in die Unterwelt.

ringe, die ein lautes Geklingel verursachen, quasi als zusätzliche Warnung an den vielen unbeschrankten Übergängen.

Zweitens bin ich in der unmittelbaren Nähe einer Eisenbahnstrecke groß geworden. Ich habe schon als Kind die Achsen der vorüberfahrenden Züge gezählt und mich sehr für die Eisenbahn interessiert, so dass es nahe lag, dass ich schließlich bei einer Piko-Modelleisenbahn hängengeblieben bin.

Und drittens gibt es in Hoyerswerda eine aktive Gruppe von Modellbahnern, zu denen ich mich schon sehr früh hingezogen fühlte, und die mich bei meinen Vorhaben unterstützen."

Das merkt man. Sowohl konstruktiv als auch im Detail ist die Modellbahnanlage sehr gut durchdacht. Die Aufteilung in mehrere Segmente schafft einerseits die Möglichkeit der Trennung der Anlage, andererseits aber auch die Möglichkeit, dass das Holz der Konstruktion arbeiten kann, was bei den klimatischen Bedingungen in dem Nebenraum klug bedacht wurde. „Dabei passt natürlich jedes Segment durch die Tür!" merkt der Modellbauer an. Bemerkenswert ist auch die Plattenkonstruktion. Grundlage für den Gleisbau und die Geländegestaltung ist eine 10 mm starke Sperrholzplatte, die mit 5 mm dicken Korkbahnen beklebt ist. Diese Platte ruht, in die erwähnten Segmente geteilt, aufgeständert auf einem Rahmen aus massivem Kantholz (120 x 160 mm). In dem entstandenen Zwischenraum kann der Betrieb in den beiden Schattenbahnhöfen und auf verschiedenen unterirdischen Strecken stets überwacht werden. Viereckige Leichtmetall-Stützen (12 x 12 mm) mit frei beweglichen Rollen an den Füßen (siehe Skizze) sorgen für die Beweglichkeit der einzelnen Segmente.

„Wie schon erwähnt, stammt das Gleismaterial, zur Zeit etwa 120 Meter mit 55 Weichen, von Tillig und ist im sichtbaren Bereich mit Asoa-Schotter eingeschottert. Farbliche Nachbehandlung ist selbstverständlich. Besonderen Wert habe ich auf schlanke Weichen



Die Gleise zum Hafen liegen bereits, Das Wasserbecken fehlt noch.



Foto: Milena Gehringer

Am Modellbau-Seminar von Michael Robert Gauß hat Klaus Fischer teilgenommen, um seine Technik weiter zu verfeinern.



Maschinen, Tiere und andere Ausstattung lassen die Anlage authentisch und nicht überladen wirken.

und auf interessante Sonderkonstruktionen wie doppelte Kreuzungsweichen mit innerhalb und außerhalb des Kreuzungsvierecks liegenden Zungen gelegt. Als Antriebe fungieren unterirdisch angebrachte Tillig-Produkte mit elektronischer Endabschaltung. Gefahren wird digital! Das ist zwar aufwendig in der Anschaffung und der Installation, aber das wunderbare Fahrgefühl entschädigt für die Mühe. Die Oberleitung stammt von Viessmann, sie ist allerdings nicht funktionsfähig. Bis jetzt habe ich rund vierzehn Meter davon verlegt. Das ist gar nicht so einfach, da man an den Segmentgrenzen auf Demontierbarkeit der Oberleitung achten muss. Auch die allesamt beleuchteten Signale stammen von Viessmann. Die Rangiersignale sind allerdings nicht funktionsfähig. Das kommt vielleicht noch", erzählt Fischer.

Und wie das jeder Betrachter selbst schon empfunden hat: Je mehr man sich in die Details vertieft, umso mehr bekommt man zu sehen. Da sitzt ein Traktorist auf seinem stehenden Trecker und dreht →



Der Oberleitungsbau ist nur bis zur Blockstelle gekommen, weshalb noch alle Züge mit Dampf- oder Dielselloks bespannt sind.

Anlagen-Steckbrief

6-teilige u-förmige Großsegment-Anlage in aufgeständerter Plattenbauweise

- ***Maße:*** Länge etwa 16 m
- ***Erbauer:*** Klaus Fischer
- ***Bauzeit:*** Bisher 4 Jahre
- ***Epoche:*** III – IV (1960 – 1970)
- ***System:*** Zweileiter-Gleichstrom
- ***Betrieb:*** Lenz-Digital, Steuerung mit Laptop
- ***Gleismaterial:*** Elite-Gleis Tillig, Asoa-Schotter
- ***Gleislänge:*** Etwa 120 Meter
- ***Rollendes Material:*** Piko, Brawa, Fleischmann, Roco
- ***Anlagenthema:*** Kein konkretes Vorbild. Teilweise noch im Bau befindliche Kleinstadt mit Bw. Viele Einzelszenen und Details. Landschaftsdominante: Burg mit Teich.
- ***Kontakt:*** fischer@pflegepark.de

sich beim Plaudern zu seinem Kumpel um. Der Burgteich hat nicht nur eine gekräuselte Oberfläche, im klaren Wasser kann man sogar Fische schwimmen sehen. Störche sitzen auf dem Nest, Spatzen auf der Telefonleitung und Pferdeäpfel liegen auf der Pflasterstraße. „Straßen, Stützmauern und Rampen entstanden aus Gipsplatten, die ich in Formen von der Firma Spörle gegossen habe. Die Silikon-Formen kann man sogar etwas biegen, so dass auch die Krümmung der Fahrbahn angedeutet werden kann" fügt Fischer grinsend hinzu.

Im Bahnbetriebswerk hängen die Kratzen und Schaben neben der Ausschlackgrube an einem Gestell und man glaubt fast, sie von dem eben beendeten Gebrauch noch hin und her schwingen zu sehen. „Du kannst nicht einfach etwas hinstellen, es muss auch etwas geschehen." Wieder so ein Fischer-Spruch, der eine ganze Philosophie enthält.

„Bäume baue ich fast ausschließlich selbst", erklärt er auf die Frage nach der Landschaftsgestaltung. „Auf dem Burgberg stehen in der Mehrheit Kiefern und Fichten, an der Straße wachsen Allee-Pappeln und am Weiher stehen helle Bäume mit weißen Stämmen, die Birken darstellen sollen.

Zum Selbstbau von Häusern habe ich mich aus Zeitgründen noch nicht durchgerungen. Darum greife ich auf handelsübliche Bausätze zurück, die zumeist von Auhagen stammen. Ich baue allerdings vieles um und versehe die gesamte Ausstattung mit Witterungs- und Betriebsspuren. Besonderen Wert lege ich dabei auf eine hohe Realitätstreue.

Zum Schutz vor Staub wird die Anlage mit auf Rohrstücke geschobenen Plastik-Planen geschützt. Die Rohre werden auf eine Konstruktion aus senkrechten Alustäben gesteckt. Überstehende Planenstreifen schützen auch die offenen Seiten. Der beste Schutz vor betrieblichen Einschränkungen ist aber die nahezu tägliche Benutzung der Anlage", lächelt Klaus Fischer.

Und wie sieht die Gattin das Hobby ihres Modellbau-Enthusiasten? „Ich bin sehr kritisch mit meinen Ratschlägen. Das schätzt mein Mann", erzählt Ramona Fischer. „Ansonsten ist sie sehr tolerant", fügt ihr Mann hinzu. „Als ich allerdings in Hongkong unbedingt ein Modellbahngeschäft besuchen wollte, hat es ihr doch die Sprache verschlagen. Und das ist selten." *Georg Kerber/yo*

Der Anlagenschenkel mit dem Nebenbahn-Endbahnhof ist bereits fertig durchgestaltet, was auch ein Filmteam angelockt hat.



Fotos (5): S. Kirchberg



www.h0-car-action.de/sauer/

Fahren und Bauen

Der Bad Salzunger Torsten Sauer setzt auf Leben mit beweglichen Modellautos für seine H0-Anlage.

■ Den Beweis, dass eine 2,20 mal 0,83 Meter große H0-Anlage jede Menge Hingucker bieten kann, liefert Torsten Sauer: Die Spezialität sind rollende Autos bis hin zu Bussen, die sich alle vorbildnah bewegen, Busse zum Beispiel mit Warnblinker an Haltestellen. Videos führen vor, was möglich ist! Links verweisen auf verwendete Techniken, die auf dem Faller-Car-System aufbauen und das er wie andere weiterentwickelt hat.

www.rr-fallenflags.org

Once upon a Time in the West

Nicht mehr bestehende, aber auch noch aktive Bahnen Nordamerikas werden auf dieser Homepage vorgestellt.

■ Grafisch wenig spektakulär, aber um so übersichtlicher und somit schnelle Zugriffe ermöglichend bietet diese Site ein Tor zu beinahe allen Eisenbahnstrecken und -gesellschaften, die jemals in den USA tätig waren oder es bis heute sind. Auch Fahrzeugtypen und Hersteller von rollendem Material sind bequem per Link aufzurufen. Selbst für den Laien sind die vielen Fotos sehenswert, zeigen sie doch neben Big Boy und Challenger auch so manches Lok-Unikum.

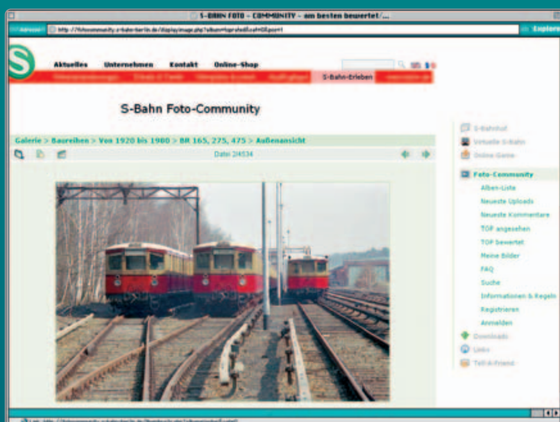
www.ige-werrabahn-eisenach.de

Knapper Pflicht-Auftritt

Das Andenken an Fahrzeuge der Werrabahn hält die Vereinshomepage der gleichnamigen IGE wach.

■ Die IGE Werrabahn Eisenach pflegt Triebfahrzeuge und Wagen, mit denen anspruchsvolle Fahrten auf die Beine gestellt werden. Die Höhepunkte der 20-jährigen Vereinsarbeit sind fotografisch dokumentiert, auf künftige Veranstaltungen wird hingewiesen. Die Webmaster sollten indes die regelmäßige Pflege dieser Homepage nicht aus den Augen verlieren!

http://fotocommunity.s-bahn-berlin.de



Vielfalt, Farbe, Größe

Wer Bilder von der Berliner S-Bahn sucht, wird auf dieser gut bestückten Site fündig.

■ Online-Bildergalerien zu Hauptstadt-Themen gibt es so manche, die auch in dieser Rubrik schon besprochen wurden. Diese Fotocommunity, speziell der S-Bahn gewidmet, erlaubt Einsteigern wie Kennern der Materie einen raschen Zugriff auf das gesuchte Objekt, egal ob es sich um Bahnhöfe, Baureihen, einzelne Linien respektive Strecken oder um Schönes, Lustiges und Kurioses rund um die S-Bahn handelt. Schon diese Aufzählung macht deutlich, dass die Homepage über die üblichen Nur-Portrait-Motive hinausgeht: Viele der Bilder leben von Stimmungen und vom Blick fürs Detail. Begrüßt wird man mit den „last editions“, also den zuletzt auf der Site platzierten Fotos, und bei entsprechend häufiger und positiver Bewertung haben eigene Bilder eine Chance auf dauerhaften Verbleib. Denn wie bei einer Fotocommunity üblich können alle Bilder bewertet und kommentiert werden. So entsteht ein ebenso umfangreicher wie lebendiger Querschnitt für alle Freunde der Berliner S-Bahn.

Modellbahn Aktuell

TRIX ▸ *Köf II in H0 und N*



Spur-N-Bahner können ihren Kleinlok-Fuhrpark gleich um drei Köf II erweitern, die DB-Epoche-III-Version mit offenem Führerstand, eine Neukonstruktion, die ebenfalls offene WLE-Köf II im Epoche-V-Zustand des Westfälischen Eisenbahnmuseums Münster sowie die DB-Epoche-IV-Ausführung mit geschlossenem Führerhaus und geänderter Betriebsnummer (Bild v.lks.n.r.). Köf II mit offenem Führerhaus stehen auch für den Verschubdienst auf H0-Anlagen bereit, so die Epoche-III-Kleinlokomotiven der Deutschen Reichsbahn (Bild) und der Deutschen Bundesbahn (Bild). Märklins Ludmilla gibt´s als DR-132 und DBAG-232 nun auch fürs Zweileiter-Gleichstromsystem. Das Schwerpunktthema „Vom Erz zum Stahl" erfährt seine Erweiterung durch den H0-Bausatz der Cowpertürme nach Vorbild des ehemaligen Hoesch-Stahlwerks in Dortmund. Frankophile Gleichstromer dürfen sich auf das H0-Modell der als Bügeleisen bekannten SNCF-E-Lok der Reihe BB 12000 freuen. Info: www.trix.de.

MINIS ▸ *Krupp-Titan und Opel-Blitz in N*



Der Krupp-Lkw „Titan" wird als Hängerzug in Blau-Rot sowie als Kofferwagen (beide Bild) angeboten. In drei Varianten rollt der Opel Blitz auf die N-Straßen, so in der westdeutschen „Konsum"-Ausführung (Bild). Infos: www.lemkecollection.de.

VIESSMANN ▸ *Bewegung und Ks-Signal in H0*

Ein Polizist mit erhobener Leuchtkelle und ein Gleisbauarbeiter mit großem Schraubenschlüssel bereichern die „Bewegte Welt" genannte Viessmann-Serie von Modellfiguren mit angedeuteter körperlicher Tätigkeit. In Messingausführung wird ein modernes Ks-MA-Ausfahrtsignal (Bild) angeboten, dessen Geschwindigkeitsanzeiger und -voranzeiger ausgetauscht werden können. Für dieses wie für andere mit der Viessmann-Multiplex-Technologie ausgestattete Signale gibt es den Multiplexer, ein Steuermodul mit integriertem Digitaldecoder (für Motorola und NMRA-DCC), der die Steuerung von zwei Viessmann-Signalen übernimmt. Info: www.viessmann-modell.de.



ROCO ▸ *Neu konstruierte Schweizer Silowagen und Wiederauflage 181 in H0, 241 in TT*



Ein Dreierset mit zweiachsigen Zementsilowagen der SBB (Bild) rollt als Formneuheit auf die H0-Gleise. Als Farbvariante erscheint eine Bundesbahn-212 in Ozeanblau-Beige. Wieder aufgelegt und vergleichsweise preiswert werden die Zweisystemlok 181 und die 265 der DB mit Vollkanzel-Führerhaus ebenfalls als Bundesbahn-Maschinen. Wechselstrombahner werden sich über die 202 547 der Nordbayerischen Eisenbahn freuen (Bild). Die „Ludmilla" in TT erfährt als BR 241 von DB Cargo eine Formvariante, bei der die geänderten Lüfterfenster hervorzuheben sind. Info: www.roco.cc.

US-Corner

Für Spur-0-Modellbahnen nach US-Vorbild fertigt Preiser sorgfältig gravierte Figuren (Bild 1) im Maßstab 1:45. Info: www.figuren.de. Wegen Platzmangels müssen sich die MP15-AC (Art.-Nr. G66171) von Athearn und der hübsche Aussichtswagen von Bachmann ein Bild teilen. Die in Werkslackierung der Electro-Motive Division (EMD) ausgeführte Lok trägt serienmäßig einen Soundbaustein. Info: www.noch.de. Die Einsatzgebiete für den Aussichtswagen (Art.-Nr. 19347) reichen von der Dampfstraßenbahn über Museumsbahnen bis hin zu Vergnügungsparks. Info: www.liliput.de.





RIETZE ▸ *T5 mit Dachvarianten in H0*

Die Erweiterung der T5-Transporterfamilie mit langem Radstand treiben die Altdorfer gleich mit mehreren H0-Formneuheiten voran. Neben dem VW T5 als Halbbus sind Bus und Kastenwagen mit aufgesetztem Mittel- sowie mit Hochdach in verschiedenen Farben bereits in der Auslieferung. Info: www.rietze.de.

PIKO ▸ *Startset mit Lok der BR 80 in G*

„Made in Sonneberg“: Auf der Pressekonferenz am 18. November 2008 stellte Piko-Chef Dr. René Wilfer das neue G-Startset vor, das noch rechtzeitig zum Weihnachtsgeschäft in den Handel kommt. Die Auszubildende Anne-Kathrin Leimert präsentierte das Güterzug-Startset mit Tenderlok der Baureihe 80 den Journalisten. Info: www.piko.de.

BUSCH ▸ *Es weihnachtet sehr in H0*



Nur noch wenige Tage bis zum Fest, auf das die Viernheimer Firma Busch (siehe auch Beitrag ab Seite 84) mit Originalität und einem Augenzwinkern hinweist, wie ein Weihnachtsbaum mit Geschenkpaketen und eine Weihnachtsmarkt-Pyramide, beide in 1:87, belegen! An den Winter gemahnen verschneite Baumpaare wie Kiefern (Bild), Fichten und Obstbäume, letztere im Dreierset. Ebenfalls im Winter leistet ein ZT303 mit Schneeschieber und Streubehälter gute Dienste. Wer es lieber jahreszeitneutral mag, dem seien der Reiterhof und ein Set mit Kübelpflanzen, ebenfalls H0, empfohlen. Info: www.busch-model.com.

HERPA ▸ *Sattelzugmaschinen im Dreier-Pack*

Die lange vergriffenen Epoche-IV-Sattelzugmaschinen Mercedes SK (links), Volvo F12 (Mitte) und Ford Transcontinental (rechts) legt Herpa anlässlich des 30-jährigen Bestehens der Firma in H0 wieder auf. Noch mehr Autos bietet ein Set, das aus sechs Kbs-Rungenwagen von Roco besteht, die mit neun Trabis, acht Wartburg-Limousinen und einem Moskwitsch beladen sind. TT-Bahner mit Faible für die Epoche V werden mit einem Silo- (Ostermann-Spedition) und einem Kühl-Sattelzug (Kröger-Fruchtlogistik) bedacht. Info: www.herpa.de.



Modellbahn Aktuell

IMS ▸ *Bahnhof Merkenfritz in 0 und H0*



Wie das Vorbild am oberhessischen Vogelsberg komplett aus Holz besteht der Bausatz des Bahnhofsgebäudes Merkenfritz, das in Nenngröße 0 (Bild) und H0, bald auch in I angeboten wird. Die Modellausführung zeigt den Vorbildzustand nach 1970. Der frühere Güterschuppen befindet sich bereits in der Konstruktion und soll noch vor Jahresende in den Baugrößen I, 0 und H0 ergänzend erscheinen. Info: www.ims-modell.de.

SCHUCO ▸ *Scania-Feuerwehren in H0*

Für den H0-Brandeinsatz gerüstet sind die beiden Scania-Feuerwehren mit Drehleiter (Bild). Die Einsatzfahrzeuge unterscheiden sich im Kofferaufbau und in der Beschriftung. Info: www.schuco.de.



WIKING ▸ *MB-Pritschenkipper LAK 710 in H0*



Für „Schmid & Söhne" transportiert der alltradangetriebene Mercedes-Benz-Kurzhauber LAK 710 als Pritschenkipper (Bild) Baustoffe. Das formneue H0-Modell mit Außenspiegeln und Teleskopstangen steht für die zunehmende Detailgenauigkeit wie der neue Scirocco (Bild) und der Fendt-Geräteträger mit Mähwerk und Fahrer (Bild). In 1:160 ist die Rundballenpresse nun im aktuellen Claas-Design erhältlich. Noch rechtzeitig vor dem Weihnachtsgeschäft ist im Handel die preisgekrönte Weltneuheit Wiking-Control87 eingetroffen: Zur Verkaufspremiere der Funkfernsteuerung mit Fernsteuermodul und Netzteil öffnet das Rosenbauer-Löschfahrzeug LF10/6 auf MAN-TGL-Fahrgestell mit zwei Servomotoren die Tür zu unbegrenztem H0-Fahrspaß. Info: www.wiking.de.

MÄRKLIN ▸ *WLE-Zug und blaue DB-119 in H0 sowie „Mobile Vision"*



Passend zum Jubiläum der Westfälischen Landes-Eisenbahn (WLE), die 2008 125 Jahre alt geworden ist, erscheint die H0-Zuggarnitur mit dem WLE-Hercules und drei WLE-Schüttgutwagen Fals (Bild). In blauer Farbgebung mit Altbaulampen nach Vorbildbetriebszustand am Anfang der 70er-Jahre geht die E19 als 119 012-3 (Bild) der Bundesbahn an den Metallmodellstart. Lokführergefühle kommen auf mit Märklins „Mobile Vision" dank neuartiger Empfänger-Videobrille mit sendender hochauflösender Videokamera, die im Triebkopfführerstand einer dreiteiligen H0-ICE2-Garnitur montiert ist. Nach Angaben des Herstellers kann allerdings eine für den vorbildgerechten ICE2-Einsatz obligatorische Oberleitung die Bildübertragungsqualität beeinträchtigen. Schon der Name zergeht auf der Zunge: Orlando di Lasso heißt die urige H0-Schlepptenderlok nach Vorbild der Reihe B VI der Königlich Bayerischen Staatsbahn (K.Bay.Sts.B.). Wie es sich für eine solch königliche Epoche-I-Maschine geziemt, wird sie in einer edlen Holzkassette ausgeliefert. Mit Weiche, 2 Gleisstücken und Prellbock sowie einem Niederbord-, einem Kipplorenwagen, moderner Straßenwalze und Ladegut ausgestattet ist die H0-Ergänzungspackung zum Thema Baustelle. Das Display mit 20 verschiedenen Großraumschüttgutwagen Fad sorgt dafür, dass auch in Nenngröße Z mit dem typischen Jumbo ein „Langer Heinrich" gebildet werden kann. Passend zur neuen Central-Station folgt ihr der neue Booster als sinnvoller Leistungsverstärker für Großanlagen. Info: www.maerklin.com.

Tillig ▸ *DB-Steuerwagen in TT, ALEX-Wagen in H0*



In der markanten orangenen City-Bahn-Lackierung mit altem Bundesbahn-Logo legen die Sebnitzer ihre 218 auf (Bild). Passend dazu erscheint ein Silberling-Steuerwagen mit orange abgesetztem Steuerabteil (Bild). Dieser Steuerwagen wird auch in den Epoche-V-Varianten in Minttürkis und in Rot angeboten. Die DR-V 100 rollt als DR-Jugendobjektlok 112 an. Der 26,4-Meter-Seitengangwagen in H0 bekommt die Farbgebung des Arriva-Länderbahn-Expresses ALEX (Bild). Infos: www.tillig.com.

JOUEF ▸ *TGV P.O.S. in H0*

Die vierteilige H0-Grundgarnitur des SNCF-Hochgeschwindigkeitszuges TGV P.O.S., dessen getunte Version den aktuellen Geschwindigkeitsweltrekord aufstellte, sowie zwei Dreiersets mit Mittelwagen erlauben vorbildgerechte Zugbildungen. Info: Internet www.hornby-deutschland.de.

KIBRI ▸ *Marienkirche in H0*

Einkehr- und Übernachtungsmöglichkeiten bieten H0-Touristen die Bausätze der Pension Bachtaler, des Hauses Moosgruber und des Hotels Bären. Für die besinnliche Einkehr ist dagegen die Kirche St. Marien eine gute Anlaufstelle. Info: www.kibri.com.

Modellbahn Aktuell

KATO ▸ *RABe-EC und Postauto-Lok in N*



Als sechsteilige Eurocity-Garnitur wird der Triebwagenzug RABe in der SBB-Lackierung der 1990er-Jahre auf die N-Gleise geschickt (Bild). Ebenfalls nach Schweizer Vorbild erinnert die Werbe-Re 460 an „100 Jahre Postauto“ (Bild). Info: www.lemkecollection.de.

MASSOTH ▸ *Rollprüfstand für Spur G*

Der Elektronik- und Großbahnspezialist liefert den neu konstruierten Rollprüfstand für Spur-G-Fahrzeuge aus. Info: Massoth Elektronik GmbH, Frankensteiner Str. 28, 64342 Seeheim-Jugenheim/Malchen, Tel. (06151) 350770, Internet: www.massoth.de.

FKS ▸ *Absperrungen in H0 und N*

Vier H0-Modelle von Absperrgittern sorgen auf modernen Baustellen für Ordnung, die Typen 3 schmal und breit sowie 5 und 6. In N ergänzt das Absperrgitter des Typs 4 das Baustellensortiment. Eine großrädrige Handkarre für den Warentransport hat im Maßstab 1:160 Premiere. Info: Gerd Gehrmann, Alex-Devries-Str. 4, 47589 Uedem, www.fks-modellbau.de.

OS.KAR ▸ *H0-Triebwagen Aln 772*



Als zweiteiliges Set fertigt Os.Kar den italienischen Triebwagen Aln772. Beim einen Motorwagen sind alle vier Achsen angetrieben. Die 21-polige Schnittstelle im Wagenboden ist von außen zugänglich. Separat angesetzte Teile, eine fast kompette Inneneinrichtung und die serienmäßige Innenbeleuchtung machen den Triebwagen zu einem Blickfang. Info: Os.Kar Deutschland, Mahndorfer Heerstr. 82, 28307 Bremen, Tel. (0421) 1727067. www.oskar-modelle.de.

REAL-MODELL ▸ *H0-Pflaster für Bürgersteige*

Passend zu den Straßenplatten präsentiert Joachim Jüchser nun in H0 gepflasterte Bürgersteige in den Ausführungen mit kleinformatigen Katzenpflastersteinen, Ziegelsteinpflasterung und betoniert. Die vier Platten pro Packung sind jeweils 28 Zentimeter lang und 38 beziehungsweise 24 Millimeter breit. Info: Real-Modell, Joachim Jüchser, Kloster 8, 25585 Lütjenwestedt, Tel. (04872) 2221, Internet www.real-modell.de.

MOBA-ART ▸ *Hbbills-uy von Adam-Modellbau in H0*

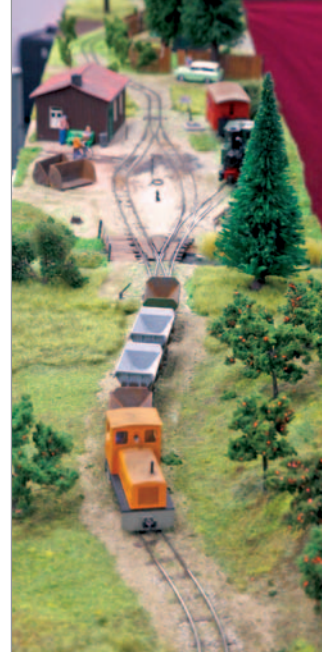


Das H0-Chalet nach Schweizer Vorbild erweitert das Sortiment lasergeschnittener Holzbausätze. Mit der Übernahme des Exklusivvertriebs in Deutschland für Erzeugnisse der österreichischen Firma Adam-Modellbau dehnen die Burgwalder ihr geschäftliches Engagement auf Schienenfahrzeuge aus. Als erste Resultate der Zusammenarbeit präsentieren sich in H0 der Schiebeplanenwagen Hbbills-uy (Bild) von SBB Cargo sowie der Containertragwagen Sgnss (Bild), der im Zweierset in Ausführungen der ÖBB und von Rail-Cargo Austria (RCA) angeboten wird. Info: Moba-Art GbR, Thomas Schmidt und Christian Bauer, Birkenstr. 8, 35099 Burgwald, Fax (06451) 7175884, E-Mail info@moba-art.de, Internet www.moba-art.de.

Modellbahn Aktuell



Bot viele sehenswerte Details: Die Großanlage der Interessengemeinschaft Modellbau (IGM) Kaarst.



Klein, aber sehenswert: Die MAG Aschersleben setzte ihren Feldbahnbetrieb in Baugröße 0e in Szene.

Auf der Spur-Z-Anlage der Modellbahnfreunde aus Bliesen fuhr bereits der nagelneue Glaskasten von Z-Modellbau Chemnitz.



Foto: Haucke

MESSE MODELLBAHN KÖLN

Auf der scheel Sick

Der Kölner Stadtteil Deutz liegt zwar für Urkölner auf der falschen, der rechten Rheinseite, nämlich der „scheel Sick“, aber alle Modellbahn- und Echtdampf-Fans fanden sich in den Messehallen 10 und 11 auf der richtigen Seite wieder.
Über 70000 Besucher und Besucherinnen, darunter auffällig viele Familien, zählte die Messegesellschaft und zog damit eine sehr positive Bilanz der viertägigen Veranstaltung. Das neue Konzept „Familienspaß pur“ sei voll aufgegangen, erklärte Pressesprecherin Henriette Preiß und verwies auch auf die überaus positive Resonanz des Publikums hinsichtlich der Sonderschau-Premiere mit der „Lego-Fanwelt“.
Das Bauen mit den bunten Steinen ist tatsächlich eine Welt für sich, die natürlich vor allem Kinder besonders ansprach. Allerdings zeigten sich auch gestandene Modelleisenbahner angesichts der gezeigten Anlagen überrascht, wie gut doch selbst Dampflokomotiven in ihrem charakteristischen Aussehen mit Lego-Steinen zu bauen sind. Und Ensembles wie etwa der Nachbau des Frankfurter Hauptbahnhofs rangen nicht nur eingefleischten Lego-Fans eine Menge anerkennender Blicke ab.
Ein bemerkenswerter Trend zeichnete sich bei Herstellern in Halle 10.1 ab, wo Spur-0-Zubehör besonders gefragt war.
Mehano zeigte allen Gerüchten zum Trotz noch Flagge. Märklin lüftete derweil den Schleier um seine Neuheiten für Insider und Trix-Profi-Club-Mitglieder: Baureihe 39, V 300 und S 3/6 kommen als Sondermodelle.
Apropos, Sondermodell: Ein vorbildgerechter Glaskasten, eine Neukonstruktion von Z-Modellbau Chemnitz, zog vorbildgerecht langsam auch schon seine Runden. *hc*

Eine Welt für sich: Große Beachtung unter Modellbahnern fand der Lego-Hbf Frankfurt.



Fotos (3): Tiedtke



Foto: Haucke

Autogrammstunde am VGB-Stand: Lächelnd erfüllte Hagen von Ortloff alle Fan-Wünsche.

Im Rückspiegel entdeckt

VOR 20 JAHREN: *Kleinstanlage in H0m*

● Auf nur 90 mal 28 Zentimetern, den Maßen eines Brettes aus einem Bücherregal, realisierte Frank Tinius nach Vorbild der Forster Stadteisenbahn eine Kleinstanlage in H0m. Die Fahrzeuge entstanden im Selbstbau, wobei die Lok auf dem kräftig umgearbeiteten Fahrwerk einer BR 92 von Berliner TT-Bahnen aufgebaut wurde. Radien bis hinunter zu zwölf Zentimetern durchfuhr die Maschine ohne Probleme.



MODELLBAHN-INDUSTRIE

Pleiten und Konzentration

● Die Kader Group ist weltweit einer der größten Produzenten von Modelleisenbahnen. Zur Gruppe gehören beispielsweise Bachmann USA und Liliput. Für 8,5 Millionen US-Dollar verleibt sich der Spielwaren-Riese nun den Modellbahn-Hersteller Sanda Kan ein, der für die wichtigsten US-Hersteller, aber auch für die europäischen Marktführer fertigt. Da die Werke sozusagen in der Branche bleiben, sollten sich keine negativen Auswirkungen für die Sanda-Kan-Kunden ergeben. Für die insolvente österreichische Firma Klein Modellbahn GmbH wurde am 14. November das Ausgleichsverfahren vor dem Wiener Handelsgericht eröffnet. Am 14. Januar 2009 findet die Sitzung zur Abstimmung über das Ausgleichsangebot von 40 Prozent statt. Geplant ist, den Geschäftsbetrieb in eingeschränkter Form weiterzuführen. Tieforange zeigen die Ampeln beim slowenischen Modellbahnhersteller Mehano, dem die Schließung zum Jahresende droht. Noch sei alles möglich, war aus Izola zu erfahren. Die Geschäftsleitung prüfe derzeit verschiedene Optionen, doch sehe es insgesamt nicht gut aus. Eine offizielle Mitteilung an die bereits reduzierte Belegschaft habe es noch nicht gegeben.



MESSE-KALENDER

9.–11. JANUAR 2009:
Echtdampf-Hallentreffen, Sinsheim.

5.–10. FEBRUAR 2009:
Internationale Spielwarenmesse, Nürnberg.

12.–15. MÄRZ 2009:
Faszination Modellbau, Sinsheim.

MESSE SINSHEIM

Modellbau-Messe nach Stuttgart

● Die Firma Neuland GmbH, die Eigentümerin umfangreicher Teile des Sinsheimer Messegeländes ist (Hallen 1 bis 5), hat wegen Eigenbedarfs die Mietverträge mit der Messe Sinsheim GmbH nicht verlängert. Der Messe Sinsheim GmbH stehen somit ab 1. Juli 2009 statt bislang 40 000 nur noch 10 000 Quadratmeter Hallenfläche zur Verfügung, was weder zur Durchführung der Faszination Modellbau noch für das Echtdampf-Hallentreffen ausreichend ist. Die Faszination Modellbau wird daher ab 2010 in der Neuen Messe Stuttgart stattfinden, während das Echtdampf-Hallentreffen die Messe Sinsheim GmbH und die Karlsruher Messe- und Kongress GmbH zusammen in Karlsruhe ausrichten werden. Der Firmensitz der Messe Sinsheim GmbH bleibt weiterhin Sinsheim und auch die Beschäftigungsverhältnisse sind vom Umzug der Messen nicht betroffen.

MODELLEISENBAHNER/VGB

Auf zum Echtdampf-Treffen!

● Wenn kurz nach dem Jahreswechsel die Messe Sinsheim zum Echtdampf-Hallentreffen einlädt, ist auch der MODELLEISENBAHNER mit von der Partie. Vom 9. bis zum 11. Januar sind wir am gemeinsamen Stand der Verlagsgruppe Bahn in der Eisenbahnhalle in Sinsheim zu finden.

Impressum

MODELLEISENBAHNER
Erscheint in der Verlagsgruppe Bahn GmbH
Verlag und Redaktion
Biberacher Str. 94, 88339 Bad Waldsee
Telefon (07524) 9705-0
Fax (07524) 9705-25

HERAUSGEBER
Wolfgang Schumacher

CHEFREDAKTEUR
Dr. Karlheinz Haucke (verantwortlich)

REDAKTION
Stefan Alkofer, Henning Bösherz, Jochen Frickel
E-Mail: redaktion@modelleisenbahner.de

GRAFISCHE GESTALTUNG
Ina Olenberg (Ltg.), Caroline Becker

ANZEIGEN
Nelly Palkies, Telefon (07524) 9705-40
Elke Noatnick, Telefon (07524) 9705-41
Anzeigenfax (07524) 9705-45
E-Mail: anzeigen@modelleisenbahner.de
Anzeigenpreisliste Nr. 21, gültig ab Heft 1/2008,
Gerichtsstand ist Bad Waldsee

FREIE MITARBEITER
Rainer Albrecht, Lars Brüggemann, Joachim Bügel, Jörg Chocholaty, Dirk Endisch, Matthias Fröhlich, Michael Robert Gauß, Peter Grundmann, Peter Haslebner, Helmut Heiderich, Jörg Hajt, Frank Heilmann, Falk Helfinger, Marcus Henschel, David Hruza, Michael Hubrich, Josh, Georg Kerber, Steffen Kloseck, Axel Mehnert, Ralf Reinmuth, Dirk Rohde, Christoph Romann, Armin Schmutz, Andreas Stirl, Markus Tiedtke, Roland Wirtz, Burkhard Wollny, Christian Zellweger

ABONNENTEN-SERVICE
PMS Presse Marketing Service GmbH & Co. KG
Postfach 104139, 40032 Düsseldorf
Telefon (0211) 690789-18
Fax (0211) 690 789-80
E-Mail: modelleisenbahner@pms-abo.de

EINZELHEFTBESTELLUNG
VGB Verlagsgruppe Bahn
Am Fohlenhof 9a
82256 Fürstenfeldbruck
Telefon (08141) 53481-34
Fax (08141) 53481-33
E-Mail: bestellung@vgbahn.de

Preis des Einzelheftes: 3,90 €
Jahres-Abonnement
Inland: Kleines Abonnement 45,40 €
Großes Abonnement 62,- €
Schweiz: Kleines Abonnement 93,20 sFr
Großes Abonnement 127,10 sFr
EU-Länder: 56,60 €
Andere europäische Länder: 63,60 €
Weitere Auslandspreise auf Anfrage. Lieferung jeweils frei Haus, Kündigung des Abonnements sechs Wochen vor Vertragsende.

DRUCK
pva, Druck und Medien-Dienstleistungen GmbH
D-76829 Landau/Pfalz

VERTRIEB
MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb GmbH & Co.KG
Breslauer Straße 5, 85386 Eching
Telefon (089) 31906-0, Fax (089) 31906-113
E-Mail: MZV@mzv.de, Internet: www.mzv.de

Bankverbindung:
Deutschland: Deutsche Bank Essen, Konto 286 011 200, BLZ 360 700 50, IBAN DE 89360700500286011200, Swift-Code DEUTDEDEXXX
Schweiz: PTT Zürich , Konto 807 656 60
Österreich: PSK Wien, Konto 920 171 28 , BLZ 60000



Der MODELLEISENBAHNER gehört zur
VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH
Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
Telefon (08141) 53481-0, Fax (08141) 53481-33
Geschäftsführung
Ulrich Hölscher, Ulrich Plöger
ISSN 0026-7422



WINTEREINBRUCH

Vor genau 30 Jahren bestand die Deutsche Reichsbahn die größte Herausforderung nach dem Krieg, als die DDR im Schnee versank.

DAS COOLE TRIO

Drei Schulen und eine gemeinsame Anlage: Eine Idee, die allen Beteiligten Modellbau-Spaß sichert.



Foto: Haucke



Foto: Slg. Kirsche

NOPPEN-BAHNEN

Lego ist nur was für Kinder? Von wegen! Die Welt der bunten Steine begeistert auch viele Erwachsene.



Foto: Tiedtke



Foto: Menzendorff

Das Februar-Heft erscheint am **14. Januar** bei Ihrem Zeitschriften-Händler – immer an einem Mittwoch

FABRIK DER TRÄUME

Ausblick aufs Jubiläumsjahr: Märklins Göppinger Stammsitz in 1:87 haben die Gebrüder Menzendorff realisiert.

Außerdem

Traum-Bäume

Die grüne Revolution, Teil 2: Kursleiter Josh erläutert exklusiv im MEB seinen Weg zum Eigenbau von Supermodellen.

Schlauer Kasten

Mit weiteren Komponenten rund um die Intellibox befasst sich Teil 2 des Beitrags.

Goldenes Gleis

Nach dem tollen Einstand rufen wir erneut zur Wahl der Topmodelle des Jahres auf.

Die Redaktion behält sich Änderungen aus aktuellem Anlass vor.

SCHMALER INSELHÜPFER

Die niederländische Museumsbahn RTM Ouddorp fährt auf einer ungewöhnlichen Strecke, übers Meer.



Foto: Korthof